
Ex Bibliotheca Canonicorum Prae
monstratensium in Steingaden.



LA SCIENCE
DES PERSONNES
DE COUR, D'EPÉE ET DE ROBE,

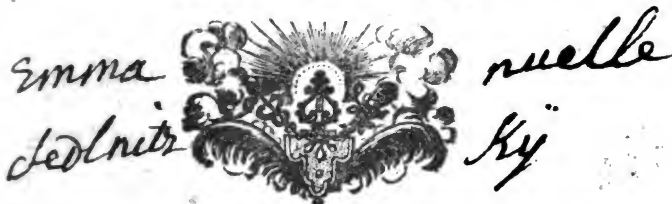
Commencée par Mr. de CHEVIGNI, *continuée par Mr.* de LIMIERS,

Revue, corrigée, & considérablement augmentée

PAR MR. PIERRE MASSUET, *Docteur en Médecine.*

TOME SEPTIEME.
PARTIE II.

*Qui contient l'*HISTOIRE *de la* MARINE *& de la* NAVIGATION *chez tous les Peuples du Monde; un Dictionaire de Marine; le* COMMERCE; *un Dictionaire du Commerce; les* ARTS *&* METIERS; *l'*HOMME, *considéré selon ses Espèces; l'*ANATOMIE; *la* MEDECINE; *la* CHYMIE; *les différentes classes d'*ANIMAUX, *savoir les Quadrupèdes, les Oiseaux, les Insectes, les Reptiles, les Amphibies, les Poissons, & les Coquillages.*



A AMSTERDAM,
Chez Z. CHATELAIN & FILS.
MDCCLII.



LA SCIENCE DES PERSONNES

DE COUR, D'EPE'E ET DE ROBE.

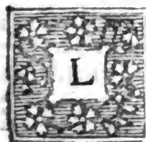
TOME VII. PARTIE II.



CHAPITRE XXI.

Histoire de la Marine & de la Navigation chez tous les Peuples du Monde.

§. 1. *De la Marine des Juifs.*



LEs prémiers Navigateurs dont il est parlé dans l'Ecriture Sainte, sont les Enfans de Noé. On prétend que ce Patriarche parcourut la Méditerranée avec ses trois enfans, qu'il montra à Sem tout le rivage Asiatique, depuis le Tanaïs, en passant le Bosphore, jus- Incertitude touchant les prémiers Navigateurs.

jusqu'au Nil; à Cham les Côtes d'Afrique, depuis le Nil jusqu'au Détroit de Gadès; & à Japhet toute la Côte d'Europe, depuis Gadès jusqu'au Tanaïs, & qu'il jetta lui-même les fondemens des Colonies établies sur ces Côtes. Mais ce récit sent la fable. Tout ce qu'on nous dit des navigations des enfans de Noé n'est pas mieux fondé.

Pourquoi la connoissance de la Marine a été tardive chez les Juifs.

La connoissance de la Marine a été tardive chez les Juifs, qui ont suivi de près les prémiers Peuples du Monde. La raison en est évidente. Leur païs situé au milieu des terres, n'avoit ni Ports, ni Villes maritimes. Il est vrai qu'ils n'étoient pas éloignés de la Mer Rouge; mais ils n'y avoient aucun Port avant celui d'Asiongaber, que Salomon y fit construire. Ils n'avoient aucune idée de l'Océan, & ils appelloient la Méditerranée la Grande Mer, parce qu'ils n'en connoissoient pas de plus grande.

La Navigation ne leur étoit pas inconnue avant Salomon.

Il faut cependant convenir que si la Navigation n'étoit pas en usage chez les Juifs, elle n'y étoit pas absolument inconnue. Le voisinage des Phéniciens, grands Navigateurs, ne leur permettoit pas d'ignorer entierement un art déja si célèbre. Moïse peu de tems avant sa mort, leur parle de Flotes & de Vaisseaux, comme d'objets qui leur étoient familiers. *Le Seigneur*, leur dit-il, *vous fera reconduire par Mer en Egypte sur des Flotes.* Les Prophètes, dans les discours qu'ils leur adressent, leur parlent de la Mer de Tharsis, du Commerce maritime, & des Flotes qui faisoient des voyages de long cours. Un deux, en leur prédisant les malheurs futurs de la Ville de Tyr, s'étend sur la construction de ses Vaisseaux, la matière des Rames, les bancs de ses Rameurs, la ri-

richesse des Voiles, des Mâts & des Pavillons, sur ses Officiers de Marine, ses Pilotes, ses Matelots, les Vents & les Tempêtes; ce qui suppose nécessairement que toutes ces idées ne leur étoient point étrangéres.

Salomon fut le prémier qui réduisit cette connoissance en pratique, & c'est à son régne qu'il faut raporter l'époque de la Navigation des Juifs. Ils étoient alors si neufs dans cette Science, que ce Prince voulant l'introduire dans ses Etats, pria Hiram Roi de Tyr, avec lequel il avoit un commerce ouvert, de lui envoyer des Pilotes & des Matelots, pour en former parmi ses Sujets.

Salomon réduit cette connoissance en pratique.

Ce fut dans le Port d'Asiongaber que Salomon fit construire des Vaisseaux, dont Hiram lui avoit fourni les matériaux & les Ouvriers. Les Flotes de Salomon, associées avec celles du Roi de Tyr, faisoient en trois ans le voyage d'Ophir, & en raportoient des Paons, des Singes, de l'Yvoire, des Pierreries, des Bois précieux, de l'Or & de l'Argent. Ces Flotes combinées sont nommées dans l'Ecriture, tantôt la Flote de Salomon, tantôt les Vaisseaux d'Hiram.

Vaisseaux qu'il fait construire.

La grande question est de savoir où est ce Païs d'Ophir, dont il est parlé dans l'Ecriture. Il y a sur cela plusieurs hypothèses.

Où est le Païs d'Ophir.

Les uns placent cette riche Contrée dans une Ile de la Mer rouge. Mais le voisinage de la Judée ne remplit pas l'idée que l'Ecriture nous donne des Navigations de Salomon, dont elle parle comme de voyages de long cours.

Il n'est pas dans une Ile de la Mer Rouge.

Ceux qui mettent Ophir en Espagne ne

Ni en Espagne.

ſont pas plus heureux. Pour y aller du Port d'Aſiongaber, il eût fallu faire le tour de l'Afrique; & perſonne ne l'avoit encore fait du tems de Salomon.

Suivant Mr. Huet Ophir eſt dans le Païs de Sophala.

Mr. Huet, Evêque d'Avranche, prétend qu'Ophir étoit le Païs de Sophala, ou la Côte Orientale de l'Afrique juſqu'au Zanguebar. Il ſuppoſe que le Roi de Tyr envoyoit ſes Vaiſſeaux joindre ceux de Salomon au Port d'Aſiongaber par le moyen d'un Canal qui joignoit la Mer rouge à la Méditerranée, & que ces Flotes réunies ayant doublé le Cap de Guadalquivir, rangeoient toute la Côte d'Afrique, & alloient à Tharſis, qui étoit, ſelon lui, le nom général de toute la Côte occidentale d'Afrique & d'Eſpagne, & en particulier de la Côte voiſine de l'embouchure du Guadalquivir. Mais malheureuſement ce Canal n'a exiſté que longtems après Salomon.

Interprêtes qui le placent aux Grandes Indes.

Le plus grand nombre des Interprêtes placent Ophir aux grandes Indes. Ils croient que la Flote de Salomon, équipée ſur la Mer rouge, relâchoit au Détroit de Babelmandel, pour entrer dans le Golphe Arabique, & alloit delà aux Indes Orientales. Ce qui favoriſe cette opinion, c'eſt qu'Ophir, fils de Jectan, établit ſa Peuplade dans les Indes, & ſans doute lui donna ſon nom. Mais où trouver cet Ophir? Chacun le place au gré de ſon imagination, à Goa, à Malaca, au Pegu, à Ceilan, à la Taprobrane, à la Cherſonèſe d'or. Comment la Flote d'Hiram, qui partoit de la Méditerranée, pouvoit-elle ſe joindre à celle de Salomon, qui faiſoit voile d'Aſiongaber ſur la Mer rouge?

Ophir placé vers la

Don Calmet place ce Païs loin de la Médi-

diterranée & de l'Océan, entre le Mont Masius & les Montagnes Saphires, vers la Médie, l'Arménie & la Syrie. Il fait partir la Flote de Salomon d'Asiongaber: après l'avoir conduite sur la Mer rouge, il la fait entrer dans l'Océan, & delà dans le Golfe Persique, ensuite il lui fait remonter l'Euphrate & le Tigre. Mais cet Auteur se fait des difficultés presque aussi fortes que les preuves, & on peut lui en faire qu'il n'a pas touchées.

Médie par D. Calmet.

Le Systême, qui suppose deux Flotes de Salomon, l'une partant d'un Port de la Méditerranée pour aller en Amérique, l'autre du Port d'Asiongaber sur la Mer rouge pour aller aux Indes, pourroit réunir les sentimens; toute la difficulté consiste à bien prouver l'existance de ces deux Flotes, & la connoissance de l'Amérique. Ceux qui soutiennent cette opinion, prétendent que dans les passages de l'Ecriture, où il est parlé des navigations de Salomon, ces deux différentes Flotes sont clairement désignées. L'une apportoit de l'Or, de l'Argent, de l'Ivoire, des Singes & des Paons: l'autre n'apportoit que de l'Or, des Pierres précieuses & des Bois rares: l'une étoit trois ans à faire le voyage, & l'autre n'étoit qu'un an: celle-là est appellée la Flote d'Hiram, & celle-ci la Flote de Salomon. Voila, disent-ils, la distinction des deux Flotes bien marquée; ils ajoutent que Josephe parle encore distinctement de ces deux Flotes, des différentes routes qu'elles prenoient, & des différentes marchandises qu'elles apportoient.

Systême qui suppose deux Flotes de Salomon.

Quant à l'Amérique, on prétend que les enfans de Sem l'avoient peuplée; qu'alors elle

Si Ophir est dans l'Amérique.

elle étoit jointe à la partie la plus orientale de l'Asie, & par conséquent qu'elle étoit connue du tems de Salomon. Mais les preuves qu'on en apporte sont-elles bien solides ? Les partisans de cette opinion s'appuient principalement sur l'idée de l'Ile Athlantide décrite par Platon dans le Timée ; sur les navigations des Ethiopiens vers l'Océan méridional, qu'on voit rapportées dans Diodore de Sicile; & enfin sur le fameux passage de Seneque, ou de l'Auteur de la Tragédie de Médée, qui semble en effet annoncer la découverte du Nouveau Monde.

Venient annis
Sæcula seris, quibus Oceanus
Vincula rerum laxat, & ingens
Pateat tellus, Tipbisque novos
Detegat Orbes, nec sit terris
Ultima Thyle.

Suivant ce Systême, la Flote équipée sur la Mer rouge, après avoir passé le Golfe Arabique, alloit, dit-on, droit à Goa, où après avoir doublé le Cap de Comorin, elle alloit à Ceylan, à Bengale, & aux autres Contrées des Indes. Elle faisoit ce voyage en un an. La Flote qui faisoit voile sur la Méditerranée rangeoit d'abord les Côtes de l'Asie & de l'Europe, y trafiquoit ses marchandises, passoit ensuite le Détroit de Gadès, & poursuivoit sa route jusqu'en Amérique, où elle chargeoit de l'Or; elle rentroit ensuite dans la Méditerranée, & reconnoissoit dans son retour les Côtes d'Afrique, où elle prenoit de l'Ivoire & des Singes. Ce second voyage étoit de trois ans.

ans. Dans ce Syſtême c'eſt toujours le voyage des Indes qui eſt déſigné par celui d'Ophir, parce qu'Ophir, fils de Jectan, établit, dit-on, dant les Indes, une Colonie à laquelle il donna ſon nom; & le voyage de l'Amérique eſt déſigné par celui de Tharſis, parce que Tharſis dans l'Ecriture Sainte ſignifie ordinairement la Méditerranée, où commençoit ce dernier voyage.

Opinion du Préſident Monteſquieu.

Un Auteur célèbre (*a*) a repandu ſur cette queſtion intéreſſante de nouvelles lumières. Il prétend que les Flotes Juives, qui raportoient par la Méditerranée, de l'Or & de l'Argent, revenoient d'Afrique, non pas des Indes. Il dit plus. Cette navigation ſe faiſoit ſur la Côte Orientale de l'Afrique, & l'état où étoit pour lors la Marine, prouve aſſez qu'on n'alloit pas dans des lieux bien reculés. Je ſai, dit-il, que les Flotes de Salomon & de Jozaphat ne revenoient que la troiſième année: mais je ne vois pas que la longueur du voyage prouve la grandeur de l'éloignement. Pline & Strabon nous diſent que le chemin qu'un Navire des Indes & de la Mer rouge, fabriqué de joncs, faiſoit en vingt-jours, un Navire Grec ou Romain le faiſoit en ſept. Dans cette proportion un voyage d'un an pour les Flotes Grèques & Romaines étoit à peu-près de trois pour celles de Salomon.

Les Navires des Indes, qui étoient de jonc, tiroient moins d'eau que les Vaiſſeaux Grecs & Romains, qui étoient de bois & joints

(*a*) Mr. le Préſident Monteſquieu. Voyez l'*Eſprit des Loix*, Liv. XXI, Chap. VI.

joints avec du fer. Les Navires des Indes étoient petits, & ceux des Grecs & des Romains, si l'on en excepte ces Machines que l'ostentation fit faire, étoient moins grands que les nôtres. Or plus un Navire est petit, plus il est en danger dans les gros tems. Telle tempête submergeroit un Navire, qui ne feroit que le tourmenter s'il étoit plus grand.

L'Histoire nous apprend, qu'avant la découverte de la Boussole on tenta quatre fois de faire le tour de l'Afrique. Des Phéniciens envoyés par Nécho (*a*) & Eudoxe (*b*) fuyant la colère de Ptolomée-Lature, partirent de la Mer rouge, & réussirent. Sataspe (*c*) sous Xerxès, & Hannon qui fut envoyé par les Carthaginois, sortirent des Colonnes d'Hercule, & ne réussirent pas.

Pour faire le tour de l'Afrique il falloit découvrir & doubler le Cap de Bonne-Espérance. Mais, si l'on partoit de la Mer rouge, on trouvoit ce Cap de la moitié du chemin plus près qu'en partant de la Méditerranée. La Côte qui va de la Mer Rouge au Cap est plus saine que celle qui va du Cap aux Colonnes d'Hercule. Pour que ceux qui partoient des Colonnes d'Hercule ayent pu découvrir le Cap, il a fallu l'invention de la Boussole, qui a fait que l'on a quitté la Côte d'Afrique & qu'on a navigé dans le vaste Océan (*d*), pour aller vers

(*a*) Herodote, *Liv.* IV.

(*b*) Pline, *Liv.* II *Chap.* 67. Pomponius Mela, *Liv.* III. *Chap.* 9.

(*c*) Herodote *in Melpomene*.

(*d*) On trouve dans l'Océan Atlantique, aux mois d'Octobre, Novembre, Décembre, & Janvier, un Vent de Nord-est; on passe la Ligne &, pour

vers l'Ile Ste. Hélène ou vers la Côte du Brezil. Il étoit donc très possible que l'on fût allé de la Mer rouge dans la Méditerranée, sans qu'on fût revenu de la Méditerranée à la Mer rouge. Ainsi, sans faire ce grand circuit, après lequel on ne pouvoit plus revenir, il étoit plus naturel de faire le Commerce de l'Afrique Orientale par la Mer Rouge, & celui de la Côte Occidentale par les Colonnes d'Hercule.

An du M. 3108. Av. J. C. 896. Flote de Josaphat & d'Ochosias.

Josaphat, Roi de Juda, ayant fait alliance avec Ochosias, Roi d'Israël, ces deux Princes, dans l'espérance d'amasser autant de richesses que Salomon, formèrent à fraix communs une Flote à Asiongaber, pour l'envoyer à Tharsis. Cette entreprise ne fut pas heureuse. La Flote du Roi de Juda fut détruite, & ses Vaisseaux firent naufrage au Port.

An du M. 3196. Av. J. C. 808. Voyage de Jonas.

On sait l'histoire de Jonas, qui s'étant rendu à Joppé, y trouva un Vaisseau prêt à faire voile pour Tharse, Capitale de la Cilicie, & s'y embarqua. Il fut rejetté près de Ninive par le Poisson qui l'avoit englouti. Voila les Navigations dont il est parlé dans l'Ancien Testament.

Navigation de St. Paul.

Dans le Nouveau Testament il n'est fait mention que de la Navigation de St. Paul. Cet Apotre ayant été envoyé à Rome pour y être jugé, on l'embarqua au Port de Joppé sur un Vaisseau d'Adrumette, Ville d'Afrique, ou d'Adramyte, Ville de Mysie dans l'Asie Mineure. Le Vaisseau ayant mis à la voile,

pour éluder le Vent général d'Est, on dirige sa route vers le Sud, ou bien on entre dans la Zone torride, dans les lieux où le Vent soufle de l'Ouest à l'Est.

voile, on jetta l'ancre le lendemain au Port de Didon. Le Vaiſſeau s'étant remis en mer, on fut obligé de côtoyer l'Ile de Chypre, en la laiſſant ſur la gauche. On traverſa enſuite la Mer de Cilicie & de Pamphylie, & on alla mouiller à Myre en Lycie. St. Paul quitta ce Navire, & s'embarqua ſur un autre qui portoit du Bled d'Alexandrie à Rome: celui-ci fut beaucoup de tems à faire un trajet de 12 lieues pour gagner Cnide, Ville & Promontoire d'Aſie. Les Vents obligèrent ce Vaiſſeau de gagner la pointe orientale de l'Ile de Crète, & de relâcher au Cap de Salmoné. Après avoir côtoyé l'Ile ils abordèrent près de Thalaſſe. Delà ils dirigèrent leur route vers Phénice, Ville ſituée au Sud-eſt de l'Ile, d'où ils furent jettés au Sud-oueſt de la même Ile: la tempête devint ſi furieuſe, qu'ils furent portés ſur les Côtes d'Afrique. Le Vaiſſeau fut enſuite emporté dans la Mer Ionienne vers Cephalonie, & vint échouer à l'Ile de Malthe. Là St. Paul s'embarqua ſur un Vaiſſeau d'Alexandrie, d'où il fit voile vers Syracuſe, ſur la Côte orientale de la Sicile; il prit la route de Rhege en Italie, & en deux jours il arriva à Pouzoles, à huit milles de Naples. Ce fut là le terme de cette navigation; car c'eſt-là qu'abordoient ordinairement les Vaiſſeaux d'Alexandrie; delà St. Paul alla par terre à Rome.

§. 2. *De la Marine des Egyptiens.*

Marine & Navigation des Egyptiens.

Comme l'Egypte communique à la Méditerranée par le Nil, & à l'Océan par la Mer rouge, elle peut entretenir par ces deux

deux endroits un commerce avec toutes les Nations de l'Univers. Mais les Egyptiens bornés aux richesses de leur païs, ne s'occupèrent longtems que du soin d'y mener une vie heureuse & tranquile. Cependant l'exemple des habitans de Tyr leurs voisins, joint au desir de faire des conquêtes & de s'agrandir, & à l'attrait des richesses étrangères, leur fit naître l'envie de les imiter. Ils commencèrent par fonder des Colonies sur les rivages de la Méditerranée & du Pont Euxin, & dans la suite s'étant ouvert le Commerce de l'Asie Mineure & de l'Europe, ils portoient en Grèce les marchandises de l'Egypte, & raportoient en Egypte celles de la Grèce.

Les Rois d'Egypte cultivèrent plus ou moins la Marine, suivant leurs inclinations. Osiris fit la conquête des Indes, & y laissa de toutes parts des monumens de ses victoires.

Osiris fait la conquête des Indes.

Les successeurs d'Osiris sont très peu connus jusqu'à Sésostris, qui franchit les bornes de l'Egypte. Aucun de ses prédécesseurs n'avoit passé la Mer rouge sur de longs Vaisseaux: il équipa une Flote de 400 voiles, avec laquelle il se rendit maître de toutes les Iles & de toutes les Villes fondées sur cette Mer. Avec ces forces maritimes, il passa le Golfe Arabique, & s'assujettit tous les rivages de la Mer jusqu'aux Indes. Il avoit une autre Flote sur la Méditerranée, avec laquelle il soumit la plus grande partie des Cyclades, Iles de la Mer Egée, ainsi que l'Ile de Crète & la Phénicie; mais la rebellion de Danaüs son frère, l'obligea de revenir en Egypte où il se fixa.

An du M. 2513. Av. J. C. 1491. Navigations de Sésostris.

Après la mort de Sésostris, la Marine fut entierement négligée en Egypte. Psammitique fut le prémier qui lui redonna du crédit, & qui fit alliance avec les Grecs.

An du M. 3388. Av. J. C. 616. Néchus entreprend de joindre les deux Mers.

Néchus ou Néchao, son fils, entreprit d'exécuter le projet de Sésostris, & de joindre les deux Mers par un canal creusé depuis le Nil jusqu'à la Mer rouge. Ainsi Sésostris en conçut le dessein, Néchao l'entreprit, & Darius le poussa plus loin. On trouve dans Hérodote la description de ce Canal. Quatre journées de navigation en faisoient l'étendue, & deux Trirêmes y pouvoient naviger de front. On l'ouvrit dans la Plaine d'Egypte qui s'étend vers l'Arabie. Il recevoit les eaux du Nil un peu au-dessus de Bubaste, & alloit se jetter dans le Golfe Arabique, c'est-à-dire dans la Mer rouge, à qui les Anciens donnoient ce nom.

Etat de la Marine sous ce Prince.

Néchao fut dégouté de ce pénible travail par la perte de six vingt mille hommes qui y périrent. Ayant tourné toutes ses vues du côté de la navigation, il fit construire un grand nombre de Vaisseaux sur les deux Mers, pour s'en servir au besoin. Comme il aimoit les découvertes, il fit partir de la Mer rouge des Phéniciens entendus dans la navigation, auxquels il donna ordre de parcourir la Mer Méridionale. Ces Navigateurs doublèrent le Cap de Bonne-Espérance, firent le tour de l'Afrique, entrèrent par le Détroit de Gadès dans la Méditerranée, & arrivèrent en Egypte après trois années de navigation ; ensorte qu'ils firent d'Orient en Occident le même tour que les Portugais firent d'Occident en Orient, avec la gloire prétendue d'avoir fait

fait les prémières découvertes dans ces Mers.

Psammis, fils de Néchao, ne fit rien sur Mer. Apriès, qui gouverna après lui, attaqua par mer & par terre la Ville de Sidon, s'en rendit maître, & s'empara de la Phénicie. Amasis, son successeur, prit l'Ile de Chypre. An du M. 3410. Av. J. C. 594.

§. 3. *De la Marine des Phéniciens.*

Avantages qu'avoient les Phéniciens pour la Marine.

Les Phéniciens excelloient tellement dans la science de la Marine, qu'on leur en attribuoit l'invention. Ces Peuples étendus le long de la Méditerranée, depuis l'Ile d'Ærad jusqu'au Mont Carmel, étoient placés avantageusement pour se répandre sur la Mer; tout les invitoit à la navigation. Des Ports commodes leur présentoient un abri sûr pour leurs Vaisseaux, & le Mont Liban leur offroit les bois nécessaires pour les construire. Ils sont les prémiers qui ayent entrepris des voyages de long cours. L'étendue de leur commerce, & leur habileté dans la navigation, leur assurèrent l'empire des Mers, dont ils furent longtems les maîtres, & devinrent enfin les tyrans en y excerçant la pyraterie.

Opulence de Sidon & de Tyr.

Il ne paroit pas que les Phéniciens ayent été au-delà de la Méditerranée avant le tems de Salomon. Les Villes de la Phénicie, que le Commerce maritime rendit les plus opulentes & les plus célèbres, furent Sidon & Tyr. Ces deux Villes étoient les plus florissantes de tout l'Orient.

Tyr regardée comme le siège du Commerce

Tyr étoit le siège du Commerce de tous les Peuples de la Terre. Ses nombreuses Flotes se répandoient dans tous les païs mariti-

merce. ritimes, & en revenoient chargés de richesses immenses. Elle tiroit des Carthaginois du Fer, de l'Etain & du Plomb: la Grèce lui fournissoit des Esclaves & des Chevaux: les Ethiopiens lui donnoient de l'Ebène & de l'Ivoire: les Syriens des Pierres précieuses, de la Pourpre, des Toiles, du Lin, de la Soie: la Judée lui envoyoit du Froment, du Baume, du Miel, de l'Huile & des Résines: le territoire de Damas la pourvoyoit de Vins exquis & de Laines: l'Arabie lui faisoit part de ses Bestiaux: Saba s'épuisoit pour elle de Parfums & d'Or. Enfin l'Afrique, l'Asie & l'Europe, tributaires du luxe de Tyr, contribuoient sans cesse à l'augmenter. Le faste & la pompe de ses Palais avoient passé jusques dans ses Vaisseaux. Les Bois les plus précieux & les plus rares étoient employés à leur construction: les Bancs des Rameurs étoient revêtus d'Ivoire: les Pavillons étoient d'étofes brodées, & les Voiles de pourpre.

Ses nombreuses Flotes.

Conquêtes & Etablissemens des Phéniciens.

Chypre fut une des prémières conquêtes que firent les Phéniciens. De Chypre ils se répandirent dans la Cilicie. Ils occupèrent Nisire & Chio. Les Sporades, les Cyclades, l'Ile de Crète, aujourdhui Candie, la Sicile & la Sardaigne, étoient autant de Colonies Phéniciennes, & Cadmus de la même Nation en conduisit une Peuplade dans l'Ile de Rhodes. Leur Hercule alla jusqu'au Détroit de Gadès. Des Navigateurs encore plus hardis franchirent ces bornes, & bâtirent au-delà plusieurs Villes. Tartessus fut appellée Gadir, d'un nom Phénicien. Ils se répandirent encore sur l'Océan par la Mer rouge; ils entrèrent dans

dans les Golfes Arabique & Persique, & pénétrèrent jusqu'aux Indes, où ils occupèrent la Tapobrane.

§. 4. *De la Marine des Assyriens.*

La navigation n'est pas l'endroit brillant de l'Histore des Assyriens. Ninus sur le Tigre est peut-être la seule Ville de Commerce, dont la situation fasse présumer que les Assyriens, sous le règne de Ninus, ayent eu quelque idée de la navigation. Marine & Navigation des Assyriens.

Sémiramis s'ouvrit par la Navigation le chemin à d'autres conquêtes. Quelques-uns lui attribuent l'invention des Galères, & raportent qu'elle en fit construire trois mille, armées d'éperons de cuivre. Ayant entrepris de soumettre les Indes, elle fit venir de Phénicie & de Chypre des bois propres à construire une Flote pour traverser le Fleuve Indus. Arrivée sur les bords de ce Fleuve, elle trouva Staurobate, Roi des Indiens, qui avoit jetté sur l'Indus 4000 Barques faites de cannes, selon l'usage du païs. Les Indiens eurent le dessous; mais Sémiramis ayant passé le Fleuve, fut battue à son tour, & obligée de se retirer dans ses Etats. Les règnes de ses successeurs jusqu'à Sardanapale ne présentent que des monumens de la molesse la plus outrée. Expéditions de Sémiramis dans les Indes.

§. 5. *De la Marine des Babyloniens.*

Nabuchodonosor est le prémier Roi de Babylone, dont les exploits maritimes méritent d'être raportés. Il fit le siège de Tyr, qui étoit alors au plus haut degré de splendeur où nous l'avons représentée dans An du M. 3420. Av. J. C. 584. Siège de Tyr par Nabuchodonosor.

dans le §. 3. Enrichi des dépouilles des Juifs, il voulut grossir ses trésors de ceux des Tyriens. Il tint leur Ville assiegée pendant treize ans, & la prit enfin.

L'ancienne & la nouvelle Tyr.

Cette Ville étoit partagée en deux parties, qu'on appelloit l'ancienne & la nouvelle Tyr. L'ancienne étoit sur la Côte & dans le Continent: la nouvelle étoit bâtie sur un rocher dans une Ile; & toutes deux se joignoient par une Chaussée qu'Hiram avoit fait élever du tems de Salomon. L'ancienne Tyr ne fit pas une longue résistance, mais la nouvelle lui donna beaucoup de peine. Nabuchodonosor fut obligé de rétablir la Chaussée, que les Tyriens avoient probablement rompue, & d'avoir une Flote, sans laquelle il ne paroit pas qu'il eût été possible de prendre une Place environnée de la Mer.

§. 6. *De la Marine des Perses.*

Marine & Navigations des Perses.

La ruine entière de la Monarchie des Assyriens & de l'Empire de Babylone, qui suivit d'assez près celle de Tyr, & l'établissement de l'Empire des Perses sur les débris de ces vastes Etats, offrent de grands evènemens, mais où la navigation n'a presque aucune part.

Expéditions de Cyrus.

Cyrus, l'instrument de toutes ces révolutions, n'employa que des Armées de terre. Xénophon dit, à la vérité, que ce Prince se mit sur Mer pour se rendre maître de Chypre & de l'Egypte, mais il n'entre point dans le détail de ces expéditions. Le défaut de forces maritimes mit des bornes à sa gloire, & souvent les Insulaires bravèrent sa puissance.

Les

Les Cnidiens étoient si convaincus que toutes les forces de Cyrus, faute de Vaisseaux, étoient impuissantes contre les Insulaires, qu'aux approches d'Harpagus, Général de ce Prince, ils voulurent couper l'Isthme qui faisoit de leur païs une Peninsule; mais ayant consulté sur ce projet l'Oracle de Delphes, il les détourna de ce dessein par cette réponse:

Ne faites point un effort inutile,
Ne coupez point cet Isthme redouté;
Le puissant Jupiter en eût bien fait une Ile,
S'il en eût eu la volonté.

Flotes auxiliaires de Cambises.

Cambises, fils de Cyrus, connut la nécessité d'avoir des Vaisseaux. Il fit une alliance avec les Phéniciens & les habitans de l'Ile de Chypre; ces Insulaires lui fournirent une Armée navale, qui lui aida à se rendre maître de Péluse à l'embouchure du Nil. Cambises, dont les forces nationales ne consistoient qu'en Troupes de terre, avoit à son service des Flotes auxiliaires.

Armée navale de Darius, & ses expéditions.

Darius, fils d'Hystape, mit en mer une Armée navale, à l'aide de laquelle il se rendit maître de l'Ile de Samos. Lorsqu'il porta la guerre en Scythie, son Armée navale étoit de six cens voiles. Ces Navires avoient été fournis par les Ioniens, les Æoliens, & ceux qui habitoient les Côtes de l'Hellespont.

Cette expédition de Darius contre les Scythes fut malheureuse; mais celle qu'il fit aux Indes eut un meilleur succès. Voulant trouver l'embouchure du Fleuve Indus, il envoya pour cet effet aux Indes un célèbre Géographe, nommé Scilax, dont il nous reste

reste un petit Ouvrage. Ce Scilax, fort versé dans la navigation, fit construire une Flote sur les bords du Fleuve, dont-il vouloit reconnoître le cours; & quand il l'eut équipée, il prit sa route vers la Mer, fit voile vers l'Occident, parcourut toutes les Côtes, & après trente mois de navigation, il entra dans la Mer rouge, & termina son voyage au Port où les Phéniciens envoyés par Néchao commencèrent celui qu'ils firent autour de l'Afrique.

Les expéditions maritimes de Darius contre les Grecs sont en grand nombre; mais il suffit d'en donner ici une légère idée. Histiée, devenu ennemi déclaré du Roi des Perses, obtint de ceux de Mitylène huit Vaisseaux qu'il conduisit à Bysance : il y marqua le rendez-vous de tous ceux qui voudroient se joindre à lui pour travailler à la liberté de la Grèce; &, pour grossir encore sa Flote, il arrêta tous les Navires qui sortoient du Pont Euxin, & les obligea de servir dans son Armée.

Les Perses, de leur côté, levèrent deux grosses Armées, l'une de mer, l'autre de terre, pour s'emparer de Milet & de toute l'Ionie. Les Ioniens ayant reçu des Peuples de la Grèce de puissans secours, en formèrent une Armée navale, dont Hérodote nous a donné la disposition. Comme il s'agissoit de défendre Milet, la Flote confédérée s'assembla à Lade, petite Ile assez voisine de cette Place. A l'Orient étoient placés de front les Miléſiens, les Priéniens, & les Mynsiens, dont les Vaisseaux combinés faisoient cent trois voiles. Les Téyens, ceux de Chio, les Erythréens, les Phocéens & les Lesbiens formoient une autre

tre ligne composée de cent-trente-huit Navires, & soixante Vaisseaux Samiens étoient rangés à l'occident. L'Armée navale des Perses étoit forte de six cent voiles, que les Phéniciens, les Cypriens, les Egyptiens & d'autres Peuples leur avoient fournies.

La victoire resta aux Perses, qui sçurent profiter de leurs avantages. Leur Armée navale alla soumettre l'Ionie, Chio, Lesbos & Ténédos. Elle fit voile ensuite vers l'Hellespont, dont elle assujettit tous les Peuples.

Darius voulant humilier les Athéniens, donna le commandement de sa Flote à Mardonius, qui, après avoir soumis plusieurs Peuples, fit voile du côté d'Athènes. Cette entreprise fut malheureuse. Une furieuse tempête s'étant élevée près du Mont Athos, trois cens Vaisseaux furent jettés sur la Côte, & brisés; & Mardonius, qui avoit fait une très mauvaise maneuvre, perdit vingt mille hommes.

Pour se venger des Athéniens, Darius mit en mer une puissante Flote, composée de 600 Vaisseaux selon Hérodote, & de 500 selon d'autres. Cette Flote étoit chargée de deux cent mille hommes d'Infanterie, & de dix mille de Cavalerie. Les Perses, après avoir ravagé plusieurs Iles, firent voile vers l'Attique; ils y débarquèrent, & s'étendirent dans la Plaine de Marathon, où ils formèrent leur Armée. Miltiade les attaqua avec onze mille hommes, les mit en desordre, & les obligea de gagner leurs Vaisseaux avec précipitation. Cette fameuse journée fut l'époque de la décadence des Perses. Miltiade avec une Flote de 70

Vais-

Vaiſſeaux alla ſoumettre de gré ou de force toutes les Iles qui avoient donné du ſecours aux Perſes.

Flotes & expéditions de Xerxès.

Xerxès, qui ſuccèda à Darius, hérita de ſa haine contre les Grecs. Il fit une ligue avec les Carthaginois, qui devoient attaquer les Grecs établis en Sicile & en Italie, tandis que Mardonius iroit ſoumettre ceux de l'Attique & du Péloponèſe. Il équipa une Flote de douze cens voiles, ſans compter trois mille Caravelles pour tranſporter les Chevaux & les Munitions. Cette Flote s'aſſembla ſur les Côtes de l'Aſie Mineure, & ſon rendez-vous général fut à Eléunte, dans la Cherſonèſe de Thrace.

L'Armée de terre n'étoit pas moins nombreuſe que celle de mer : elle montoit à dix-ſept cens mille hommes; mais elle ſe groſſit encore conſidérablement ſur ſa route, auſſi bien que l'Armée de mer; & par la ſupputation des Auteurs il y avoit plus de cinq millions d'hommes dans ces deux Armées: leur multitude & celle des Animaux tariſſoit les Fleuves.

Il eſt défait par les Grecs.

Les Athéniens & les Lacédemoniens ſe liguèrent pour défendre la liberté commune de la Grèce. Par les ſecours qu'ils reçurent de tous côtés, ils formèrent une Flote de 271 Vaiſſeaux, ſans compter les Vaiſſeaux plats deſtinés à aller ſonder les Côtes & les Rades. Je ne raporterai pas les evènemens de cette guerre: je remarquerai ſeulement qu'après bien des combats, les Grecs défirent entierement les Perſes, & Xerxès alla porter ſa honte & ſes chagrins en Perſe, où il fut tué peu de tems après par ſes Sujets. Ce qui reſte à ſavoir de la navigation des anciens Per-

Perſes, ſe trouve mêlé avec celle des Grecs.

§. 7. *De la Marine des Grecs.*

Situation commode des Grecs pour la Navigation.

Les Grecs environnés de la Mer, & répandus le long de ſes Côtes, étoient commodément ſitués pour la navigation; mais comme ils formoient quantité de petits Etats ſéparés, & qu'ils ſe défioient les uns des autres, ils furent longtems ſans s'unir ſur mer, & ſans avoir d'Armée navale.

Leurs pirateries.

Chaque Peuple avoit ſes Vaiſſeaux, & faiſoit le métier de Pirates. Ce brigandage étoit chez eux un titre d'honneur. Minos, Roi de Crête, purgea toutes les Mers voiſines infectées par ces voleurs publics.

Expédition des Argonautes.

Environ 50 ans après Minos, ſe fit l'expédition des Argonautes à Colchos, laquelle fut ſuivie de la guerre de Troye. L'expédition des Argonautes eſt remplie de trop de fables pour être inſtructive. Je ne dirai qu'un mot de la guerre de Troye, ſi fameuſe dans l'antiquité, & dont Pâris fut la cauſe.

Pâris avoit décidé en faveur de Venus une diſpute, dans laquelle Pallas devoit certainement remporter le prix. Venus paya ſon jugement de la poſſeſſion de la plus belle femme qui fut dans l'Univers: c'étoit Helène, femme de Ménélas, Roi de Sparte, dans le Péloponèſe. Pâris équipa une Flote de vingt Vaiſſeaux, & fit voile vers la Grèce, ſous prétexte d'aller délivrer ſa tante Héſione, autrefois enlevée par Hercule. Il arrive à Sparte, où il eſt reçu par Ménélas avec autant de généroſité que de poli-

politesse: mais Ménélas étant parti pour l'Ile de Crète, Pâris violant toutes les loix de l'hospitalité, enleva Helène, & la conduisit à Troye, ce qui fut la cause fatale de la ruine entière de cette Ville.

Siège de Troye.

Ménélas piqué de cet affront, intéressa dans sa vengeance tous les Princes de la Grèce, qui ayant équipé une Flote d'environ onze cens Vaisseaux, selon Homère, partirent du Port d'Aulide dans la Béotie, situé vis-à-vis- l'Ile d'Eubée, & firent voile vers Troye, Ville de Phrygie dans l'Asie Mineure près de l'Hellespont, sur les Côtes de la Mer Egée. Après dix ans de siège, cette Ville fut réduite en cendres, & les Grecs victorieux retournèrent dans leur païs, enrichis de ses dépouilles. Il n'y eut rien de singulier dans leur navigation; mais celle d'Ulysse, Roi d'Itaque & de Dulychie, contient un grand nombre d'évènemens singuliers, mêlés de vrai & de faux. Les Troyens voyant leur Ville en feu, dirent un triste adieu à leur misérable Patrie, & allèrent dans d'autres climats chercher un azile contre la fureur des Grecs.

Colonies des Grecs.

Après la destruction de Troye, les Grecs prirent du goût pour la Navigation, & envoyèrent des Colonies dans une grande partie des Iles, en Sicile & en Italie. Chaque Etat avoit sa Marine. Corinthe, située dans le Péloponèse, près de l'Isthme qui porte son nom, commença à se distinguer par son Commerce maritime & ses deux Ports.

Habileté des Corinthiens dans la Marine.

Les Corinthiens se rendirent habiles dans l'Architecture navale; ils furent les prémiers qui changèrent la forme des Vaisseaux, qui auparavant n'avoient qu'un rang de

de 50 Rameurs, & ils en bâtirent à trois rangs de rames. Ils ſe rendirent formidables ſur mer, & livrèrent aux habitans de Corcyre, aujourdhui Corfou, le prémier combat naval, dont il ſoit fait mention.

Les Ioniens posſèdent l'empire de la Mer.

Les Ioniens, maîtres de l'Aſie Mineure & de pluſieurs Places maritimes, poſſédèrent longtems l'empire de la Mer: ils en jouiſſoient encore ſous Cyrus & ſous ſon fils Cambyſes. Ils furent cependant ſoumis par Créſus, Roi de Lydie.

Longues Navigations entrepriſes par les Phocéens.

Les Phocéens furent les prémiers qui entreprirent de longues navigations. Ils établirent des Colonies dans le Golfe Adriatique ſur les Côtes des Tyrrhéniens, de l'Ibérie & à Tarteſſe.

Floriſſante Marine des Athéniens.

Les Athéniens convaincus qu'ils devoient à la Mer la conſervation de leur Patrie (a), prirent de ſages meſures pour augmenter leurs forces maritimes. La Ville d'Athènes n'avoit qu'un petit Port; Thémiſtocle perſuada au Peuple d'en conſtruire un plus grand. On bâtit le fameux Pirée, le plus beau Port de toute la Grèce: il pouvoit contenir quatre cens Vaiſſeaux, & on le joignit à la Ville par un mur de deux mille pas. Mais comme un Port ſans Vaiſſeau eſt inutile, Thémiſtocle fit prendre aux Athéniens la réſolution d'en conſtruire vingt tous les ans.

Jalouſie des Lacédémoniens.

Tandis qu'Athènes, fière de ſes ſuccès, & enivrée de proſpérités, faiſoit la loi à toute la Grèce, les autres Grecs, & ſurtout les Lacédémoniens, étoient dévorés d'une jalouſie ſecrette, qui ne cherchoit qu'un prétexte pour éclater. Les démêlés qui

(a) Voyez ci-deſſus le §. 6.

qui s'élevèrent entre Corcyre & Corinthe furent comme le signal d'un soulevement universel. Toute la Grèce s'ébranla, à la vue de ces divisions naissantes, qui furent bientôt suivies d'une rupture ouverte.

An du M. 3573. Av. J. C. 431. Guerre du Péloponèse.

La guerre du Péloponèse fut la prémière atteinte que les Grecs ligués donnèrent à la puissance d'Athènes. Cette guerre, avec d'autres evènemens, enfanta une querelle au sujet de Potidée, Ville de la Macédoine. Les Corinthiens, qui y avoient établi une Colonie, l'engagèrent à se revolter contre les Athéniens à qui elle étoit soumise, & lui envoyèrent des Troupes, pour appuier sa revolte. La politique des Perses influa beaucoup dans ces démêlés: ils n'avoient pu triompher des Grecs par la force, ils en vinrent à bout par l'artifice: ils les divisèrent pour les vaincre, & les armèrent les uns contre les autres. La bonne fortune des Grecs leur fut encore funeste. Unis dans les disgraces, la prospérité les divisa; & ils tournèrent contre eux-mêmes leurs armes victorieuses, quand ils n'eurent plus d'ennemis à vaincre.

Cause des divisions de la Grèce.

Thucidide attribue les divisions qui désolèrent la Grèce, à la jalousie qui brouilla Athènes & Lacédémone. Ces deux Villes différemment gouvernées, étoient également florissantes, & l'esprit de domination les avoit saisies: elles crurent qu'après avoir humilié la puissance des Perses, rien n'étoit plus capable de leur résister. Tous les autres Grecs respectoient & redoutoient ces deux Républiques.

Guerre entre les Athéniens

Athènes & Lacédémone songèrent à fortifier leur parti par des alliances. Les Lacédémoniens se liguèrent avec les Villes d'I-

d'Italie & de Sicile, qui leur fournirent 500 Vaisseaux. Leur Armée navale étoit composée de Corinthiens, de Mégariens, de Sicyoniens, de Palléniens, d'Eléens, d'Ambraciotes, & de Leucadiens. Les Athéniens avoient pour Confédérés les Peuples maritimes de l'Asie, les Cariens, les Doriens, les Ioniens, la plupart des Insulaires & des Peuples de l'Hellespont, les habitans de Corcyre & de Mitilène.

& les Lacédémoniens.

Toute la Gréce prit parti, excepté les Argiens qui demeurèrent neutres. Athènes avoit en mer 300 Vaisseaux, toujours prêts à mettre à la voile. Les Lacédémoniens ouvrirent la campagne par les prémières hostilités: ils entrèrent dans l'Attique, & ravagèrent le plat-païs. Périclès, pour faire diversion, arma 150 Vaisseaux, sur lesquels il mit de bonnes Troupes, & les envoya ravager toutes les Places maritimes dépendantes de Sparte ou de ses Alliés. Ainsi les Lacédémoniens furent obligés de retourner chez eux, & de songer à leur propre défense.

Leurs expéditions.

Cette longue & fameuse guerre, remplie de grands evènemens, ne fut terminée que par la prise d'Athènes. Après plusieurs mois de siège, la paix fut accordée aux Athéniens par Lysandre, Amiral des Lacédémoniens, aux conditions que les fortifications du Pirée seroient démolies; que les Athéniens céderoient toutes les Places qui leur étoient soumises, qu'ils reconnoitroient les Lacédémoniens pour leurs supérieurs, & qu'ils feroient une Ligue offensive & défensive avec eux. Ces conditions réglées, Lysandre entra dans le Port d'Athènes au son des Trompettes, fit démolir les fortifi-

An du M. 3600. Av. J. C. 404. Prise d'Athènes.

cations, & bruler les Vaisseaux qui restoient aux Athéniens.

Lysandre, après avoir réduit ceux qui n'étoient pas encore soumis, & établi l'empire des Lacédémoniens sur toutes les Mers, congédia son Armée navale, & retourna à Sparte avec un riche butin.

Les Lacédémoniens font la guerre aux Perses.

Les Lacédémoniens fiers de leurs succès, au-lieu de travailler à affermir leur domination, ne songèrent qu'à l'étendre, persuadés qu'ayant soumis les Athéniens, ils ne devoient plus trouver de Puissance en état de leur résister. Pleins de cette aveugle confiance, ils firent la guerre à Artaxerxès Mnemon, Roi de Perse, qui donna le commandement de ses forces maritimes à Conon, Général Athénien, ennemi déclaré de Lacédémone. La Flote de Conon étoit de plus de 90 voiles. Celle des Lacédémoniens, commandée par Lysandre, étoit de 85 Vaisseaux.

Athènes se relève par la chute de Sparte.

Conon ayant battu Lysandre, courut les Mers avec sa Flote, & fit soulever la plupart des Alliés de Lacédémone. Ensuite il fit voile vers Athènes, rendit la liberté aux habitans, & rétablit le Port & les murailles de la Ville. Ainsi Athènes se releva par la chute de Sparte, & les Lacédémoniens furent obligés de faire une paix honteuse avec le Roi de Perse.

Guerre de Chypre.

Cette guerre finie, Artaxerxès tourna ses armes du côté de l'Ile de Chypre. Les Perses, après avoir pris un grand nombre de Vaisseaux ennemis, allèrent assieger Salamine par terre & par mer. Evagoras, qui s'en étoit fait Roi, se retira avec dix Vaisseaux en Egypte, & négocia ensuite un accommodement avec le Roi de Perse.

A la guerre de Chypre succéda celle de Lacédémone contre les Corinthiens & contre les Thébains. Les Athéniens prirent parti pour ceux-ci, ce qui ranima les anciens démêlés d'Athènes & de Lacédémone, qui n'étoient qu'assoupis. Après quelques batailles, ces deux Peuples rivaux se reconcilièrent, en partie par l'impossibilité où ils s'étoient mis de faire la guerre. Cette paix fut très glorieuse à Athènes, puisque les Ambassadeurs de Sparte reconnurent en plein Sénat, que l'empire de la Mer appartenoit aux Athéniens.

De Lacédémone contre les Corinthiens & les Thébains.

Après cette paix, les Athéniens se trouvèrent engagés dans une nouvelle guerre, qui fut nommée la *Guerre des Alliés*. Cette guerre dura trois ans. La Grèce dans la suite changea de face. Toute la fortune d'Athènes & de Lacédémone passa à Thèbes; & Thèbes, à son tour, après de brillantes prospérités, tomba dans la même décadence, & abandonna l'empire de la Grèce aux Macédoniens.

An du M. 3646. Av. J. C. 358. Guerre des Alliés.

Philippe de Macédoine, se trouvant resserré dans des bornes trop étoites, voulut s'agrandir & s'élever sur les débris de la Grèce. Il prit la Ville d'Olinde, malgré le secours de 30 Vaisseaux que les Athéniens y envoyèrent; & pendant que les Villes de la Grèce se disputoient la souveraineté, il les assujettit & les soumit à son empire. Après avoir échoué devant Périnthe (*a*) & Bysance, dont il fut obligé de lever le siège, il fit le métier de Pirate. Il alla courir les Mers avec ses Vaisseaux, & il enleva 170 Bâtimens chargés de marchandises.

Expéditions de Philippe de Macédoine contre les Grecs.

(*a*) Nommée anciennement *Héraclée*.

dises. Il fut tué dans le tems que, sous le titre spécieux de Généralissime de la Grèce, il se disposoit à aller combattre les Perses.

§. 8. *De la Marine d'Alexandre & de ses Successeurs.*

Alexandre fait la guerre aux Perses.

Alexandre, fils de Philippe, voulant humilier les Perses, partit de Macédoine pour cette expédition. Il fit entrer ses Vaisseaux dans le Fleuve Strymon, qui se jette dans l'Archipel, & forma sa Flote à son embouchure. Elle se trouva composée de 60 Vaisseaux, selon Diodore, de 160, selon Arrien, ou de 82, selon Justin.

Prémière rencontre.

Les Perses avoient alors pour Roi Darius, fils d'Arsanes. La prémière rencontre d'Alexandre & des Perses se fit dans les campagnes d'Adrastée, qui sont arrosées par le Granique. Le passage de ce Fleuve valut à Alexandre la prémière victoire qu'il remporta sur les Perses.

Prise de Tyr.

Ce Prince, qui avoit d'abord négligé la marine, ne connut bien la nécessité d'une Armée navale, que quand il eut formé le siège de Tyr. Sans sa Flote, qui força le Port, il ne se seroit jamais rendu maître de cette Ville.

Alexandre pénètre dans les Indes.

Après la prise & la ruine de Tyr, Alexandre poussa ses conquêtes dans l'Asie avec la rapidité d'un torrent qui entraine tout ce qui s'oppose à sa violence. Il s'assujettit toute la Perse, & pénétra dans les Indes.

Navigations faites par ordre de Darius

L'Empire des Perses s'étendoit jusqu'à l'Indus. Longtems avant Alexandre, Darius avoit envoyé des Navigateurs, qui descendirent ce Fleuve, & allèrent jusqu'à la

la Mer Rouge. L'Ariane, qui s'étendoit depuis le Golfe Persique jusqu'à l'Indus, & de la Mer du Midi jusqu'aux Montagnes des Paropamisades, dépendoit bien en quelque façon de l'Empire des Perses; mais dans sa partie méridionale elle étoit aride, brulée, inculte & barbare. La tradition portoit que les Armées de Sémiramis & de Cyrus avoient péri dans ces déserts; & Alexandre qui se fit suivre par sa Flote, ne laissa pas d'y perdre une grande partie de son Armée. Les Perses laissoient toute la Côte au pouvoir des Icthyophages, des Orittes & autres Peuples barbares. D'ailleurs les Perses n'étoient pas de grands navigateurs. La navigation que Darius fit faire sur *l'Indus* & la Mer des Indes, fut plutôt une fantaisie d'un Prince qui veut montrer sa puissance, que le projèt reglé d'un Monarque qui veut l'employer. sur l'Indus & la Mer des Indes.

Il étoit reçu avant l'expédition d'Alexandre, que la partie méridionale des Indes étoit inhabitable. Alexandre entra par le Nord. Pour lors il forma le dessein d'unir les Indes avec l'Occident, par un Commerce maritime, comme il les avoit unies par des Colonies qu'il avoit établies dans les terres. Il fit construire une Flote sur l'Hydaspe, descendit cette Rivière, entra dans l'Indus, & navigea jusqu'à son embouchure. La Flote suivit la Côte depuis l'Indus, le long du rivage du païs des Orittes, des Icthyophages, de la Caramanie & de la Perse. Cette navigation fut de dix mois. Ils arrivèrent à Suse, où ils trouvèrent Alexandre, qui donnoit des fêtes à son Armée; *il* avoit quitté sa Flote à Patale, pour prendre la route de terre. Et par Alexandre.

Découverte du Golfe de Bengale.

L'Armée de terre d'Alexandre n'avoit été du côté de l'Orient que jusqu'à l'Hypanis, qui est la dernière des Rivières qui se jettent dans l'Indus. Seleucus Nicator pénétra jusqu'au Gange; & par-là on découvrit la Mer où ce Fleuve se jette, c'est-à-dire, le Golfe de Bengale. La Flote d'Alexandre mit sept mois pour aller de Patale à Suse.

Progrès de la Navigation.

Ce qu'on vient de dire fait voir comment on se perfectionna peu à peu dans la navigation. Celle que Darius fit faire pour descendre l'Indus & aller à la Mer rouge, fut de deux ans & demi. La Flote d'Alexandre descendant l'Indus, arriva à Suse dix mois après, ayant navigé trois mois sur l'Indus & sept sur la Mer des Indes. Dans la suite, le trajet de la Côte de Malabar à la Mer rouge se fit en quarante jours.

Projets d'Alexandre pour augmenter la Marine.

Alexandre avoit formé de grands projets touchant la Marine. Il avoit fondé Alexandrie dans une heureuse situation, pour s'ouvrir un Commerce utile avec les Indes & l'Ethiopie par la Mer rouge & le Nil, & avec l'Europe & l'Afrique par la Méditerranée. Il l'avoit placée entre Tyr & Carthage, pour y attirer le Commerce de ces deux Villes. On prétend qu'il avoit résolu de s'embarquer sur les Côtes de la Syrie, pour aller humilier Carthage, & assujettir la Numidie & la Mauritanie; ensuite de sortir par le Détroit de Cadis, de parcourir l'Espagne & de la soumettre; enfin, de pénétrer en Italie, pour abaisser la grandeur des Romains, dont il commençoit à prendre ombrage, & de repasser dans la Grèce. D'autres raportent qu'il vouloit aller

ler doubler le Cap de Bonne Espérance, faire le tour de l'Afrique, & rentrer dans la Méditerranée par les Colonnes d'Hercule. Il étoit occupé, à ce qu'on prétend, de ces vastes projets & de plusieurs autres, lorsque la mort le surprit à l'âge de 32 ou 33 ans.

Division de la Monarchie d'Alexandre.

Après la mort d'Alexandre, la Monarchie que ce Prince avoit fondée, fut partagée; & bientôt après la Macédoine, la Grèce, l'Asie Mineure, furent exposées à toutes les horreurs de la guerre.

Guerre d'Antipater contre les Athéniens.

La Gèce échut à Antipater. Dans la guerre qu'il eut à soutenir contre les Athéniens qui ne portoient le joug qu'avec peine, sa Flote étoit composée de 220 Vaisseaux, & celle des Athéniens de 170 voiles.

Antigone s'oppose aux Princes ligués contre lui.

Lorsqu'Antigone se mit en état de s'opposer aux Princes ligués contre lui, il reçut de l'Ile de Rhodes 120 Vaisseaux, qu'il joignit à 120 autres qui composoient sa Flote, & parmi lesquels il y en avoit à 4, à 5, à 9, & à 10 rangs de rames. Il avoit encore 130 Bâtimens qui n'avoient pas de ponts. Ce fut avec une Flote de 250 Vaisseaux que Démétrius son fils délivra Athènes du joug de ceux qui l'opprimoient. Il s'empara du Pirée & de la Forteresse, & chassa de la Ville la Garnison ennemie. Lorsqu'il livra bataille à Ptolomée, sa Flote étoit de 118 Vaisseaux à 5 & à 7 rangs de rames. La victoire qu'il remporta fut complette. Il prit, selon Diodore, plus de 100 Bâtimens de transport chargés de Soldats, & 40 Vaisseaux de guerre; il en brisa plus de 80, & 20 des siens ayant été endommagés, il les fit radouber.

Il attaque les Rhodiens.

Antigone ayant tourné ses armes contre les

les Rhodiens, qui étoient attachés au parti de Ptolomée, il confia cette importante expédition à Démétrius, qui mit en mer une Flote de 200 Vaisseaux de toutes grandeurs, & de 170 Bâtimens de transport, chargés de 40000 hommes. Cette Armée navale fut encore grossie par des Vaisseaux corsaires, & plus de 1000 petits Bâtimens la suivoient. Le Siège de Rhodes fit autant d'honneur aux Assiegés qu'aux Assiégeans. On se brula réciproquement des Vaisseaux; &, après une année de siège, les deux Partis firent la paix, à condition que les Rhodiens jouiroient de toute leur liberté comme auparavant.

Athènes délivrée, puis assiegee & prise.

Après la guerre de Rhodes, les Athéniens assiegés par Cassandre, implorèrent la protection de Démétrius, qui alla à leur secours avec 330 Vaisseaux: Il chassa Cassandre de l'Attique, le défit en bataille rangée, & remit Athènes en liberté. Ayant perdu la bataille d'Ipsus, où son père Antigone fut tué, il voulut se réfugier à Athènes, où il croyoit trouver des amis; mais, comme les malheureux n'en ont point, les Athéniens, qui craignoient de se brouiller avec les Vainqueurs, lui refusèrent l'entrée de leur Ville, & lui renvoyèrent ses Vaisseaux. Ne pouvant digérer cet affront, il alla assieger cette Ville avec une Flote de 300 voiles, & s'en rendit maître.

Belle Flote de Démétrius.

Démétrius ayant bientôt recouvré ce qu'il avoit perdu, forma le dessein de rentrer dans tous les Etats de son père. Dans cette vue il assembla une Armée de 100000 hommes de pied & de 12000 Chevaux, & mit en mer une Flote de 500 Navires: il les avoit fait construire au Port de Pirée,

à

à Corinthe, à Chalcis & aux environs de Pella. Dans le tems qu'on les construisoit il visitoit les ateliers & les arsenaux, il excitoit les Ouvriers au travail, & traçoit lui-même les desseins aux Charpentiers. Tous ces Vaisseaux, dont il conduisoit la construction, parurent les plus beaux qu'on eût vus jusqu'alors, car la plupart étoient à 15 & 16 rangs de rames, ce qui étoit sans exemple. Leur grandeur n'empêchoit pas qu'ils ne fussent légers, & ils étoient également propres pour la pompe & pour le combat. Ce formidable appareil, & le plus grand qui eût paru depuis Alexandre, allarma les Peuples voisins. Plusieurs Princes se liguèrent contre lui, & il perdit son Royaume en voulant en envahir d'autres.

Grand nombre de Vaisseaux entretenus par Ptolomée II.

Ptolomée II, surnommé Philadelphe, fils de Ptolomée Lagus qui avoit fondé le Royaume d'Egypte, surpassa tous les Rois de son tems par sa pompe & sa dépense. Il entretenoit dans les Ports de sa domination, selon Athenée, plus de 3000 Vaisseaux, parmi lesquels on comptoit deux Galères à 30 rangs de rames, une à 20 rangs, quatre à 13, deux à 12, quatorze à 11, trente à 9, trente-sept à 7 rangs, cinq à 6, dix-sept à 5. St. Jérôme ne lui donne que 1500 Vaisseaux longs, qu'il appelle Liburnes, & 1000 Vaisseaux de charge.

Ce qu'il a fait pour la Marine.

Ce Prince s'attacha beaucoup à la Marine, & dès le commencement de son règne il fit bâtir un Phare dans le Port d'Alexandrie, pour éclairer la nuit les Vaisseaux qui s'en approchoient. Il ouvrit une route depuis Alexandrie jusqu'aux Indes, en disposant des étapes commodes sur les Canaux

du Nil, jusqu'à la Mer rouge, où il avoit établi des Ports, d'où partoient ses Vaisseaux pour les Indes. Pour connoître ce vaste païs, il y avoit envoyé un habile Mathématicien, appellé Denis, avec un Savant, nommé Mégasthène, qui en dressa des rélations dont les Voyageurs firent dans la suite un grand usage. Il entretenoit encore sur la Méditerranée des Vaisseaux, qui lui servoient à transporter dans l'Occident les marchandises des Indes, & à conserver ses Places maritimes.

§. 9. *De la Marine des Carthaginois.*

Heureuse situation de Carthage pour la Marine.

La situation de Carthage étoit heureuse pour la navigation. Placée au milieu des Côtes de la Méditerranée, à une égale distance de ses extrémités, & à portée du Détroit de Gibraltar & de Gallipoli, elle embrassoit le Commerce de tout le Monde connu. L'Afrique, dont elle faisoit partie, lui fournissoit des bleds pour sa subsistance. Ses habitans naturellement industrieux, & formés par les Tyriens, qui leur apprirent le Commerce & tous les Arts utiles à la navigation, excellèrent dans la Science de la Marine.

Etendue de la domination de cette Ville.

Carthage renfermoit dans son enceinte sept cent mille habitans, & avoit en Afrique 300 Villes sous sa dépendance. Elle étendit sa domination dans la Sardaigne, dans les Iles Baléares, aujourdhui Majorque & Minorque; & le Port-Mahon, *Portus Magonis*, a pris son nom d'un de ses Généraux. Le Port de Carthage que Didon, selon Virgile, avoit fait creuser, étoit défendu par une Citadelle appellée Byrsa.

Découvertes de Hannon.

Les Carthaginois, à l'exemple des Phéniciens leurs fondateurs, firent des courses & des découvertes sur mer, & allèrent aussi loin qu'il étoit possible avant l'usage de la Boussole. Hannon par ordre du Sénat de Carthage répandit trente mille Carthaginois depuis les Colonnes d'Hercule jusqu'à Cerné. Il dit que ce lieu est aussi éloigné des Colonnes d'Hercule que les Colonnes d'Hercule le sont de Carthage. Cette position fait voir que Hannon borna ses Etablissemens au 25me. degré de Latitude Nord, c'est-à-dire, deux ou trois degrés au-delà des Iles Canaries vers le Sud.

Hannon étant à Cerné fit une autre navigation, dont l'objet étoit de faire des découvertes plus avant vers le midi. Il ne prit presque aucune connoissance du Continent. L'étendue des Côtes qu'il suivit fut de vingt-six jours de navigation, & il fut obligé de revenir faute de vivres. Scylax dit (*a*) qu'au-delà de Cerné la Mer n'est pas navigeable, parce qu'elle y est basse, pleine de limon & d'herbes marines : effectivement il y en a beaucoup dans ces parages, puisque nous apprenons des rélations des Voyageurs, que ces herbes couvrent tellement la surface de l'eau, qu'on a de la peine à l'apercevoir, & que les Vaisseaux n'y peuvent passer au travers que par un vent frais. Les Marchands Carthaginois, dont parle Scylax, pouvoient trouver des obstacles qu'Hannon, qui avoit 60 Navires de 50 rames chacun avoit vaincus. Les difficultés sont rélatives ; & d'ailleurs on ne doit pas confondre une entreprise qui

a

(*a*) Dans son *Periple*, article de *Carthage*.

a la hardiesse & la témérité pour objet, avec les choses d'une conduite ordinaire.

Ce qu'on doit penser de sa rélation.

Tout ce que dit Hannon du climat, du terrein, des mœurs, des manières des habitans, se raporte à ce qu'on voit aujourdhui dans cette Côte d'Afrique. Il remarqua sur sa Flote, que le jour il régnoit dans le Continent un vaste silence, que la nuit on entendoit les sons de divers instrumens de Musique, & qu'on voyoit par-tout des feux, les uns plus grands, les autres moindres. Tout cela est confirmé par nos rélations. On y trouve que le jour ces Sauvages, pour éviter l'ardeur du Soleil, se retirent dans les Forêts, que la nuit ils font de grands feux pour écarter les Bêtes féroces, & qu'ils aiment passionnément la danse & les instrumens de Musique. Hannon nous décrit un Volcan avec tous les phénomènes que fait voir aujourdhui le Vesuve. On voit que les Carthaginois étoient sur le chemin des richesses : s'ils avoient été jusqu'au quatrième degré de Latitude-Nord & au quinzième de Longitude, ils auroient découvert la Côte d'or.

Or trouvé dans les Pyrénées par les Carthaginois.

Les Carthaginois, au raport de Diodore, trouvèrent tant d'or & d'argent dans les Pyrénées, qu'ils en mirent aux ancres de leurs Navires. Maîtres du Commerce de l'Or & de l'Argent, ils voulurent l'être encore de celui du Plomb & de l'Etain. Ces Métaux étoient voiturés par terre depuis les Ports de la Gaule sur l'Océan jusqu'à ceux de la Méditerranée. Les Carthaginois voulant les recevoir de la première main, envoyèrent Himilcon pour former des Etablissemens dans les Iles Cassité-

ſtérides, qu'on croit être celles de Sylley. Himilcon dit qu'il demeura quatre mois à aller de l'embouchure du Betis en Angleterre, ce qui prouve qu'il ſuivoit les Côtes.

Lorſque Xerxès eut formé le deſſein d'aſſujettir la Grèce, il aſſocia à ſes projets ambitieux les Carthaginois, qui fournirent une Armée de terre de trois cent mille combattans, & une Flote compoſée de 2000 Vaiſſeaux à rames, & de plus de 3000 Bâtimens de charge. Ce ſeul armement prouve leur grande puiſſance ſur mer & ſur terre. Grande puiſſance de ces Peuples.

Les Carthaginois jouiſſoient d'un puiſſant Empire, égal en force à celui des Grecs, & en richeſſes à celui des Perſes. Maitres d'une grande partie de l'Afrique, de pluſieurs Provinces d'Eſpagne, de l'Ile de Corſe, de la Sardaigne, d'une partie des Côtes de Toſcane, & de preſque toute la Sicile, ils donnèrent de la jalouſie aux Romains, avec qui ils eurent à ſoutenir ces fameuſes Guerres, appellées les Guerres Puniques. Dans le Traité qui finit la prémière de ces Guerres, Carthage fut principalement attentive à ſe conſerver l'Empire de la Mer, & Rome à garder celui de la Terre. Hannon dans la négociation avec les Romains, déclara qu'il ne ſouffriroit pas ſeulement qu'ils ſe lavaſſent les mains dans les Mers de Sicile: il ne leur fut pas permis de naviger au-delà du Beau Promontoire; il leur fut défendu de trafiquer en Sicile, en Sardaigne, en Afrique, excepté à Carthage. Leur prémière Guerre avec les Romains.

La Marine a peu de part aux grands evènemens de la ſeconde Guerre Punique, de cette La ſeconde Guerre punique leur eſt fatale.

cette Guerre mémorable, où toutes les vertus militaires parurent dans le plus grand éclat, & où fut déployée de part & d'autre toute la Science de la Tactique. Cette Guerre, qui dura 17 ans, fut fatale aux Carthaginois, qui n'obtinrent la paix qu'aux conditions les plus dures. Voici celles qui regardent la Marine. Il fut arrêté que les Carthaginois livreroient aux Romains tous leurs Vaisseaux, à la reserve de dix, & qu'ils leur restitueroient tous ceux qu'ils avoient pris sur eux. Ce fut un spectacle bien humiliant pour Carthage, quand Scipion fit bruler à sa vue plus de 500 Vaisseaux de toute grandeur.

Ruine entière de Carthage par les Romains.

Pendant cinquante ans que dura la paix, l'animosité des deux Peuples rivaux ne fut point étouffée. La Guerre que Carthage fit à Massinissa, allié des Romains, fit naître la troisième Guerre Punique, laquelle dura cinq ans, & dont le plus grand evènement fut la ruine entière de Carthage. Cette Ville infortunée avoit joui pendant 700 ans de l'empire de la Mer.

§. 10. *De la Marine des Romains & des Empereurs d'Orient.*

Etat de la Marine des Romains dans ses commencemens.

Les Guerres de Carthage obligèrent les Romains à former proprement une Marine. Mais ces Peuples invincibles sur terre, furent d'abord assez foibles sur mer, & n'y triomphèrent jamais que par la valeur. Peu habiles dans l'Architecture navale ils avoient des Vaisseaux pesans & groissiers, difficiles par conséquent à manier, & qui ne réussissoient guère qu'à l'abordage. Polybe remarque qu'ils ne destinoient à la Marine

que

que ceux qui n'étoient pas des Citoyens aſſez conſidérables pour avoir place dans les Légions. Les gens de Mer étoient ordinairement des Affranchis. Delà vient que la plupart de leurs Pilotes ignoroient les principales parties de la Navigation & de l'Hydrographie; ce qui cauſa une infinité de naufrages dans des occaſions où d'autres ſe feroient ſauvés.

Leurs prémières expéditions maritimes.

Les Ecrivains de l'Hiſtoire Romaine ne parlent d'aucune expédition maritime pendant tout le tems que les Rois ont regné. Il eſt cependant certain que la Navigation fut en uſage chez les Romains dans le prémier âge de la République, comme on le prouve par le prémier Traité qui fut conclu *entre* Rome & Carthage ſous les prémiers Conſuls, peu de tems après l'expulſion des Rois. Les deux Puiſſances convinrent que les Romains & leurs Alliés ne navigeroient point au-delà du Cap appellé le Beau Promontoire, qui couvroit Carthage du côté du Nord, à moins qu'ils n'y fuſſent pouſſés par la tempête, ou contraints d'y relâcher par des ennemis. Il paroit encore par ce Traité que les Romains envoyoient déja des Vaiſſeaux dans la Sardaigne, dans la Sicile, & en Afrique, non ſeulement pour le Commerce, mais encore pour des expéditions de guerre; & c'eſt à cet uſage qu'étoient employés les Vaiſſeaux longs dont on fit mention dans ce Traité, ſuivant la remarque de Polybe.

Progrès de leur Marine.

Environ cinquante ans après ce Traité, les Queſteurs firent équiper de magnifiques Galères pour conduire avec honneur dans la Grèce trois Députés chargés d'y recueillir

les

les Loix & les ſages Maximes ſelon leſquelles ce païs étoit gouverné.

L'an 405 de Rome, les Romains firent avec les Carthaginois un ſecond Traité, par lequel ceux-ci accordoient aux Romains une Navigation plus étendue, & par lequel il paroit que les Romains avoient déja des Ports, qu'ils exerçoient la piraterie, & qu'ils étoient aſſez puiſſans ſur mer pour établir des Colonies en Afrique. L'an 471, une Eſcadre Romaine, compoſée de 10 Vaiſſeaux, fut inſultée par les Tarentins à l'entrée de leur Port. Les Guerres Puniques qui ſuccedèrent, mirent les Romains dans la néceſſité de cultiver plus particuliérement la Marine, qui juſques là n'avoit point eu de forme conſtante.

Réputation de leur Marine dans la Grèce & l'Aſie Mineure.

Les Romains pendant les Guerres Puniques, dont nous avons parlé dans le §. 9, eurent encore d'autres ennemis à combattre, dont l'un des plus conſidérables fut Philippe de Macédoine, fils de Démétrius. Ce Prince vaincu deux fois par les Romains, fut forcé d'accepter la paix à des conditions honteuſes. On l'obligea entr'autres de livrer tous ſes Vaiſſeaux couverts, parmi leſquels étoit un Navire à ſeize rangs de rames. Mais l'un des plus ſolides avantages que les Romains retirèrent de cette Guerre fut d'établir dans la Grèce & dans l'Aſie Mineure, la réputation de leur Marine; car c'étoit la prémière fois que leurs Vaiſſeaux paroiſſoient dans la Mer Ionienne.

Les Romains, en s'aguériſſant ſur mer, y eſſuioient de tems en tems des échecs. Ils y furent battus par les Tarentins. Mais la perte qu'ils firent alors, ne les affoiblit pas beaucoup, puiſque peu de tems après ils

ils eurent encore 200 Vaiſſeaux pour garder les Côtes de la Sicile, de la Sardaigne, & de l'Italie, & qu'ils faiſoient trembler Carthage.

Leurs guerres avec Mithridate.

Après la ruine de Carthage, la deſtruction de Corinthe, & la défaite de Jugurtha, les Romains eurent un redoutable ennemi, qui fut Mithridate, Roi de Pont, le plus grand Prince de ſon tems, & le plus puiſſant. Ses forces maritimes étoient conſidérables. Il avoit plus de 400 Vaiſſeaux, & depuis la Cilicie juſqu'à la Mer Ionienne, il étoit maître de la Mer. Pendant 42 ans qu'il fit la guerre aux Romains, il fit tête à Sylla, à Lucullus, & à Pompée.

L'Afrique & l'Aſie ſoumiſe aux Romains, il ne reſta plus de matière à leur ambition dans l'Europe, que les Gaules, l'Allemagne & l'Angleterre, dont la conquête étoit reſerve à Céſar. L'expédition maritime de ce grand Capitaine contre les habitans de Vannes mérite d'être raportée.

Expédition maritime de Céſar contre les habitans de Vannes.

Vannes, Ville de Bretagne fort ancienne, ſituée à deux lieues de l'Océan, étoit du tems de Céſar une Place célèbre par ſon Commerce, par le nombre de ſes Vaiſſeaux, & par les Villes qui dépendoient d'elle. Les habitans de cette Ville ayant retenu priſonniers tous les Chevaliers Romains envoyés dans leurs Cantons, Céſar réſolut de leur faire la Guerre; mais comme il manquoit de Vaiſſeaux, il en fit conſtruire ſur la Loire, & en fit venir encore des Côtes du Poitou, de la Saintonge, & autres païs maritimes qui lui étoient ſoumis. Ceux de Vannes ſe liguèrent avec tous les Peuples voiſins, & mirent en mer une Flote de 220 voiles. Une ſeule action

tion termina cette guerre. Ceux de Vannes ayant perdu leurs Vaisseaux & l'élite de leurs Troupes, se rendirent à discrétion.

Ses entreprises contre l'Angleterre, & & contre Marseille.

Après cette expédition, César se vit maître de la plus grande partie des Gaules; mais son ambition ne s'en tint pas là, il voulut joindre à cette conquête celle de l'Angleterre. On sait quel fut le succès des deux entreprises qu'il fit contre cette Ile. A ces expéditions il faut joindre celle qu'il fit contre Marseille, qu'il assiegea par terre & par mer, & dont il se rendit maître après avoir détruit les Flotes de cette Ville.

Projets de César pour perfectionner la Marine.

Les différentes guerres que César eut à soutenir par mer depuis son entrée dans les Gaules, lui avoient donné de grandes vues pour la Marine; & jusques-là personne n'avoit eu plus d'occasions d'en connoître l'importance. Aussi se préparoit-il à la rendre florissante, lorsqu'il fut assassiné dans le Sénat. Il avoit déja fait faire autour de Rome des Canaux pour la communication des Rivières, fait nétoyer le Port & la Rade d'Ostie, & fait construire des Phares, des Jettées & des Arsenaux, par-tout où l'utilité de la Navigation sembloit le demander. Il avoit voulu faire couper l'Isthme de Corinthe, & son dessein étoit d'arondir l'Empire Romain de manière que les deux Mers en fussent les limites.

Flotes d'Auguste.

Octavius, fils adoptif & neveu de Jules César, & qui prit le nom d'Auguste après la bataille d'Actium, succeda à toute la puissance de son Oncle, & s'y affermit peu à peu. Lorsqu'il se vit seul maître de l'Empire, il fit entrer la Marine dans son Système

tême de Gouvernement, & la regarda toujours comme un des plus puissans nerfs de l'Etat. Il entretint deux Flotes, l'une à Misène dans la Campanie, & l'autre à Ravenne, afin d'être toujours maître de la Mer Adriatique. Dans la Flote de Ravenne il y avoit jusqu'à 250 Vaisseaux; elle tenoit en respect la Côte de Venise, l'Illyrie, la Liburnie, la Dalmatie, l'Epire, la Grèce & même l'Asie : celle de Misène couvroit la Sicile & l'Afrique. Outre ces Flotes, Auguste entretenoit encore à Fréjus en Provence, grand nombre de Vaisseaux à Eperons, qu'il avoit pris sur Antoine à la bataille d'Actium.

Le règne de Tibère n'offre à l'histoire de la Navigation que quelques particularités à l'occasion de la guerre que Germanicus son neveu fit en Allemagne. La Navigation ne fut pas plus brillante sous son successeur Caligula; & sans les extravagances de cet Empereur, on ne trouveroit dans tout son règne aucune occasion de parler de la Marine. Sous l'empire de Claude, qui succéda à Caligula, la Marine fut en quelque considération. Comme l'entrée du Tibre étoit d'un très difficile abord, il y fit construire un Port sûr & commode, en faisant creuser une fosse d'une prodigieuse grandeur, qu'il fit revêtir de pierres de taille. Jules César n'avoit fait que quelques conquêtes sur les Anglois; Claude entreprit de les soumettre, & cette entreprise lui réussit. La Flote qu'il mit en mer pour cette expédition, fut considérable.

Etat de la Marine sous ses successeurs.

Depuis la mort de Claude jusqu'à Constantin le Grand, c'est-à-dire, dans l'espace d'environ 300 ans, & sous 39 Empereurs,

Depuis Claude jusqu'à Constantin le Grand.

la Marine ne fut presque point exercée par les Romains. On n'entretint que les Vaisseaux nécessaires pour la traite des Bleds, pour quelques transports de Troupes, & qu'en quelques autres occasions dont nous allons parler.

Néron fit mettre la dernière main à l'embelissement du Port que Claude son prédécesseur avoit fait construire. Il fit faire un autre ouvrage très commode pour la navigation. Ce fut d'ouvrir un Canal de 70 lieues de longueur, depuis le Lac d'Avernes dans la Campanie jusqu'à l'embouchure du Tibre, assez large pour y conduire de front deux Galères à cinq rangs de rames. Vespasien, qui s'étoit déja distingué contre les Anglois, ruina depuis une Flote de Séditieux à la prise de Joppé. Trajan fit construire un fort beau Port à Centumcelles en Toscane, & un autre à Ancone. Visitant ses conquêtes en Asie, il s'embarqua sur le Tigre, & entra dans le Golfe Persique. Quelques-uns disent qu'il alla au-delà d'Ormus, & qu'il pénétra jusqu'à la Mer des Indes. Il entretint toujours une Flote dans le Golfe Persique.

Adrien ne fit usage de la Marine que pour se promener. Commode établit une Flote pour la traite des Bleds d'Afrique, au cas que la traite des Bleds d'Alexandrie manquât. L'Empire ayant été disputé par Sevère & par Pescennius Niger, le prémier se saisit de la Flote de Ravenne, & arma puissamment par mer & par terre. Niger fit fermer tous les passages, & s'empara de tous les Ports, & de Bysance même, par où les Vaisseaux de Sevère auroient pu passer en Asie. Cette guerre fut fata-

fatale à Niger. L'Empire, comme un corps malade & mal gouverné, fut longtems si languissant, que les Scythes voulant profiter de sa foiblesse, le mirent à deux doigts de sa perte.

Vaisseaux mis en mer par Constantin le Grand.

Constantin le Grand pour s'opposer aux entreprises de Licinius, fit construire un Port à Thessalonique, & mit en mer 200 Vaisseaux à 30 rames, & plus de 2000 Navires de charge. Licinius ayant cherché de tous côtés des secours, composa une Armée navale, qu'il tint à l'entrée de l'Hellespont; celle de Constantin étoit au Pirée. Licinius ayant été vaincu, Constantin se vit maître de Bisance, & y établit le siège de l'Empire.

Flote nombreuse équipée par Julien.

Julien, surnommé l'Apostat, équipa une Flote des plus nombreuses qu'on eût encore vues. Il y avoit 600 Caravelles, 500 Vaisseaux de cuir, 50 Vaisseaux de guerre, plusieurs Vaisseaux larges, &c. Zonare dit que cette Flote étoit de 700 Galères à trois rangs de rames, & de 400 Vaisseaux de charge; d'autres la font de 1200 Vaisseaux. Elle fut assemblée dans l'Euphrate, d'où Julien la fit passer dans le Tigre par le moyen du Canal construit par Trajan & perfectionné par Sevère, qui joint les deux Rivières. Julien, pour grossir son Armée de terre, fit bruler cette Flote.

La Marine ne fut pas florissante sous les prémiers successeurs de Julien. Ces Princes ne s'occupèrent guère que de Loix & de disputes de Religion.

Flote de Bélisaire.

Ce fut par le moyen de la Marine que les Romains remportèrent de grands avantages sur les Gots. Bélisaire avec une Flote alla les attaquer dans la Sicile: il prit d'abord

bord Catanes, Syracuse, plusieurs autres Villes, & enfin Palerme où les Gots s'étoient retranchés.

La supériorité que la Marine donnoit aux Romains sur les Gots, engagea ceux-ci à s'appliquer à ce qui concernoit la Navigation. Vitigès, un de leurs Généraux, fut le prémier qui fit construire des Vaisseaux: il en fit l'essai devant Salone, qu'il vint assieger par mer & par terre. L'entreprise ne fut pas heureuse, ses Vaisseaux mal construits, & montés par des Matelots encore peu au fait de la maneuvre, furent bientôt dispersés par les Romains; plusieurs furent pris avec leurs équipages, d'autres coulés à fonds, le peu qui resta prit la fuite.

Ce fut sous Totila, successeur d'Evaric, que les Gots commencèrent à se former à la Marine. Il prit Naples, & défit la Flote que Justinien avoit envoyée de Constantinople au secours de cette Ville. La mort de Totila fut l'époque de la décadence de l'Empire des Gots.

Avantages qu'il remporte.

Belisaire, Général de Justinien, prit Carthage, Rome, & Ravenne, & envoya les Rois des Gots & des Vandales captifs à Constantinople. C'est dans les qualités de ce grand-homme que l'on peut trouver les principales causes de ses succès. L'Eunuque Narsès fut encore donné à ce règne pour le rendre illustre.

Etat de la Marine sous l'Empire Grec.

Mais depuis cette époque, l'histoire de l'Empire Grec, car c'est ainsi que l'on doit nommer dorénavant l'Empire Romain, n'est plus qu'un tissu de revoltes, de séditions, de perfidies.

Pendant longtems rien ne se négocioit que par le moyen des Moines; les conseils du

du Prince en étoient remplis, & les Assemblées de la Nation presque toutes composées. Il en résulta de très grands maux. On prétend que pendant que Basile occupoit les Soldats de son Armée de mer à bâtir une Eglise à St. Michel, il laissa piller la Sicile par les Sarazins & prendre Syracuse; & que Léon son successeur, qui employa sa Flote au même usage, leur laissa occuper Tauroménie & l'Ile de Lemnos.

Andronic Paléologue abandonna la Marine, parce qu'on l'assura que Dieu étoit si content de son zèle pour la paix de l'Eglise que ses ennemis n'ôseroient l'attaquer. La fureur des disputes étoit dans ce tems-là un état si naturel aux Grecs, que lorsque Cantacuzène prit Constantinople, il trouva l'Empereur Jean & l'Impératrice Anne occupés à un Concile contre quelques ennemis des Moines; &, quand Mahômet II l'assiégea, il ne put suspendre les haines théologiques, & on y étoit plus occupé du Concile de Florence que de l'Armée des Turcs.

Andronic Paléologue abandonne la Marine.

Pendant 60 ans que Constantinople resta entre les mains des Latins, les vaincus étant dispersés & les Conquérans occupés à la guerre, le Commerce passa entierement aux Villes d'Italie, & Constantinople fut privée de ses richesses.

Le Commerce passe aux Villes d'Italie.

Qu'oiqu'avant la prise de Constantinople Manuel Comnène eût laissé tomber la Marine, cependant comme le Commerce subsistoit encore, on pouvoit facilement la rétablir; mais quand dans le nouvel Empire on l'eut abandonnée, le mal fut sans remède, parce que l'impuissance augmenta toujours. Cet Etat qui dominoit sur plusieurs

Décadence de l'Empire Grec.

Iles

Iles, qui étoit partagé par la Mer, & qui en étoit environné en tant d'endroits, n'avoit point de Vaisseaux pour y naviger. Les Provinces n'eurent plus de communication entre elles, on obligea les Peuples de se réfugier plus avant dans les terres pour éviter les Pirates, & quand ils l'eurent fait, on leur ordonna de se retirer dans les Forteresses pour se sauver des Turcs.

§. II. *De la Marine des Turcs.*

Les prémiers Empereurs Turcs peu puissans sur mer.

Les Turcs ne dûrent leurs prémières conquêtes qu'à leurs forces de terre; ce ne fut que lorsqu'ils dominèrent jusqu'à la Mer Egée, l'Hellespont & quelques Iles voisines, qu'ils sentirent la nécessité d'une Marine. Les prémiers Empereurs Turcs étoient si peu puissans sur mer, qu'Amurat I, pour faire passer en Europe six mille hommes, fut obligé de se servir de deux Vaisseaux Genois, & de payer un ducat pour le passage de chaque Soldat. Bajazet I fit assieger une fois par an pendant dix ans Constantinople, sans la pouvoir prendre, parce qu'il n'avoit point d'Armée navale; & Amurat II, manquant de Vaisseaux, fut obligé pour faire passer l'Hellespont à son Armée, de se servir d'un Vaisseau Genois.

1453. Armée navale sous Mahomet II, qui prend Constantinople.

Mahomet II, le plus grand Prince qu'ait eu l'Empire Ottoman, fut le prémier qui donna beaucoup de soins à la navigation, parce qu'elle étoit nécessaire à ses desseins. Voulant détruire l'Empire des Grecs, il ôsa former le projet de se rendre maître de Constantinople, que ses prédécesseurs n'a-

n'avoient pu prendre, parce qu'ils ne l'avoient assiegé que par terre. Il mit donc une Armée navale en mer pour enveloper cette Ville, & la serrer de toutes parts. Cette Armée navale étoit composée de trente Galères & de deux cens Vaisseaux selon quelques-uns, de cent Galères & de cent trente Vaisseaux selon d'autres. Malgré la belle défense que firent les Chrétiens, Constantinople succomba à l'effort des Infidèles, & l'Empereur Grec, Constantin Paléologue, fut enseveli sous les ruines de sa Capitale & de son Empire.

En 1480 Mahomet assiegea Rhodes avec une Flote de 160 Vaisseaux de haut bord, sans compter les Felouques, les Galiotes, les Vaisseaux plats & de transport. Cette entreprise fut fatale aux Infidèles; ils furent obligés de lever le siège, après avoir perdu 10000 hommes & un grand nombre de Vaisseaux. Ce fut à l'aide d'une Flote de 100 Vaisseaux que Mahomet s'empara d'Otrante, Ville de la Pouille dans le Royaume de Naples. Résolu d'exterminer les Chevaliers de Rhodes, il assembla en 1481 une nouvelle Flote, & une Armée de 300000 hommes qu'il voulut commander lui-même. Il partit effectivement de Constantinople, & il avoit déja passé le Détroit, lorsque la mort le surprit, & détruisit tous ses ambitieux projets.

1480. Siège de Rhodes.

La Marine fut plus ou moins cultivée par les Successeurs de Mahomet II; mais depuis la prise de Candie, dont les Turcs s'emparèrent le 8 Septembre 1669, leurs forces maritimes sont devenues si languissantes, que les Chevaliers de Malthe suffisent pour les tenir en bride & les désoler.

Prise de Candie.

Avantages des Turcs pour la Navigation.

Mais, quoique les forces maritimes des Turcs soient depuis longtems si affoiblies, ce n'est pas qu'ils manquent de moyens de se rendre puissans sur mer. Ils ont au contraire de grands avantages pour la navigation. Les vastes Forêts qui se trouvent le long de la Mer Noire, & au fond du Golfe de Nicomédie leur fournissent du bois pour la construction des Vaisseaux: ils trouvent dans l'Albanie & la Valachie de la poix, du goudron & du suif: le Grand Caire leur donne le chanvre & la toile: ils ont des Ports très commodes en plusieurs lieux du Pont-Euxin, du Bosphore, de la Propontide & de l'Hellespont: ils ont des Arsenaux à Sinabe près de Trébisonde, à Midie, à Anchiole; celui de Constantinople est composé de 130 Chambres: leurs Chiourmes sont toujours bien remplies, & ils ne manquent point d'Esclaves pour la rame, les Tartares leur en fournissent un grand nombre, & plusieurs personnes à Constantinople en louent pour un Eté.

Les Turcs élèvent encore en de certaines Provinces de jeunes Païsans pour servir sur leurs Galères: ils trouvent facilement des Soldats volontaires, qu'ils louent pour monter leurs Vaisseaux, & dont les meilleurs sont des montagnards des environs de Troye: ils tirent encore des Troupes auxiliaires des Côtes de Barbarie: ils ont dans l'Archipel 14 Beïs, dont chacun entretient & commande une Galère au service du Grand Seigneur.

Pourquoi, malgré leurs avantages, ils sont cependant si foibles.

Veut-on savoir pourquoi les Turcs, avec tant de facilité pour être puissans sur mer, y sont cependant si foibles; en voici les raisons. Ils ne savent pas se servir des avan-

avantages que la Nature leur a prodigués. Ils sont très ignorans dans les Sciences maritimes & dans les Arts propres à la navigation. Leurs Matelots sont mal exercés, leurs Soldats peu disciplinés, la plupart de leurs Officiers n'ont point d'autres dispositions pour le commandement d'une Galère que de l'avoir achetée. Leurs Canoniers sont ordinairement des Renegats François, Anglois & Hollandois, très ignorans dans le canonage, & très estimés cependant dans l'Empire Ottoman, où l'on se persuade qu'il suffit d'être Chrétien pour être bon Canonier.

§. 12. *Des navigations faites au sujet des Croisades.*

La Marine eut peu de part aux prémières Croisades, parce qu'on prit sa route par terre; mais la fatigue de ces sortes de voyages, leur ennuieuse longueur, & les nouvelles difficultés qu'on voyoit continuellement renaître sous ses pas en dégoutèrent. Pour éviter tous ces inconvéniens, on prit le chemin de la Mer comme le plus court. Il fallut, pour cet effet, armer & équiper une grande quantité de Vaisseaux dans les différens Ports de l'Europe où s'embarquoient les Croisés. Ces Vaisseaux servoient à les transporter de l'Europe dans la Palestine, & de la Palestine en Europe.

Besoin que les Croisés avoient de Vaisseaux.

L'effet le plus marqué que produisirent ces navigations sur la Méditerranée, fut d'ôter l'empire de cette Mer aux Grecs & aux Arabes, & de le faire passer aux Latins. Elles servirent encore à enrichir les Républiques de Venise, de Gênes, de Pise & de Flo-

Ils ôtent l'empire de la Mer aux Grecs.

Florence, qui s'accrurent considérablement pendant les Guerres Saintes, & devinrent opulentes, soit en louant leurs Vaisseaux, soit en partageant les conquêtes, soit en faisant librement le commerce des marchandises de la Grèce, de la Syrie, de l'Egypte, & de celles qui venoient des Indes par l'Egypte.

§. 13. *De la Marine des Venitiens.*

Avantages de la situation de Venise pour la Marine.

Venise est une des plus magnifiques Villes de l'Univers. Lorsqu'on la voit de loin, il semble qu'elle flote au milieu des eaux. Une forêt de mâts de Vaisseaux mêlés avec ses superbes édifices, offre à la vue un spectacle charmant. L'avantage de sa situation l'a rendue la maitresse absolue du Golfe Adriatique, dont elle prétend depuis longtems posséder la Souveraineté. Cette prétension est confirmée par une cérémonie assez singulière qui se fait tous les ans; le Doge épouse solennellement la Mer Adriatique le jour de l'Ascension. On connoit ces beaux Vers de Sannazar sur la Ville de Venise.

Viderat Adriacis Venetam Neptunus in undis
Stare Urbem & toto ponere jura Mari.
Nunc mihi Tarpeïas quantum vis, Jupiter, arces
Objice, & illa tui mœnia Martis, ait:
Si Tiberim Pelago præfers, Urbem aspice utramque,
Illam homines dicas, hanc posuisse Deos.

Droit des Venitiens sur la Mer Adriatique.

Les Venitiens jouissent de l'empire de la Mer Adriatique par le Droit des Gens, qui attribue la proprieté des biens abandonnés, à

à ceux qui s'en emparent les prémiers; & par le Droit de la Guerre, que la République a soutenu pendant 170 ans contre les Naventins qui lui en disputoient la possession, qu'ils leur cedèrent enfin l'an 996, & contre les Normands, les Genois & les Pisans, qui furent pendant plus de 300 ans leurs compétiteurs.

Leur ancienne domination.

La domination des Venitiens ne comprenoit pas d'abord toute l'étendue du Golfe Adriatique, elle n'alloit que jusqu'à la Mer qui est entre Ravenne & Aquilée; elle s'avança ensuite peu à peu: à mesure que les Empereurs d'Orient abandonnoient le Golfe, ils s'en emparoient, ils en chassoient les Corsaires, & s'en rendirent entierement les maîtres. Pour y conserver cette autorité, dont ils sont très jaloux, ils y entretiennent une Escadre de six Galères & de quelques Flutes, sous le Commandant du Général du Golfe.

Escadre qu'ils entretiennent.

Cet Officier est dans une très grande considération parmi les Venitiens, il est un des remparts de la République. L'Escadre qui est sous ses ordres est comme un Corps de Garde avancé pour rompre les prémiers efforts des ennemis, pour s'opposer à leur passage, & donner au Païs qu'elle couvre; le tems de se mettre en état de se défendre. Elle est encore destinée à fermer aux Pirates l'entrée du Golfe Adriatique; à donner la chasse à tous ceux qui voudroient y faire des courses; à faire payer les droits de toutes les marchandises qui y passent; à tenir en bride les Sujets de la République répandus dans les Iles, & à défendre en cas d'attaque les Places avancées qui sont situées sur le bord de la Mer.

Leurs expéditions sur mer.

Les entreprises que les Venitiens ont tentées

tées sur terre, n'ont servi qu'à leur attirer l'envie & la jalousie des Princes d'Italie, qui leur ont fait la guerre, & qui par-là ont fourni aux Turcs l'occasion de leur enlever bien des Païs maritimes. Sur Mer, au contraire, ces Républicains se sont toujours rendus redoutables; toutes leurs expéditions ont été glorieuses, & ils ont poussé leurs conquêtes jusqu'à Constantinople.

Ancienne splendeur de Venise.

On peut juger de l'ancienne splendeur de Venise & du degré d'élévation où elle étoit arrivée à la faveur de sa Marine, par les pertes qu'elle a faites depuis que les Turcs se sont établis en Europe. Amurat II lui enleva Salonique, la plus riche Ville de la Macédoine; Mahomet II le Négrepont & une partie de la Morée & de l'Albanie; Bajazet II Lépante, Modon, Coron & Duras; Sélim II le Royaume de Chipre, & Mahomet IV la Candie.

Son état présent.

Malgré ces disgraces, la République de Venise est encore une des plus florissantes de l'Univers, & son Etat un des plus puissans de la Méditerranée. Elle a pris naissance sur cette Mer, elle s'y est accrue, & de l'empire de cette Mer dépend sa conservation. C'est pour la soutenir qu'elle est attentive à l'entretien de ses forces maritimes qui sont très considérables. On en peut juger par son Arsenal, qui est un des plus beaux qui soient au monde, & le mieux entretenu de l'Europe.

Beauté de son Arsenal.

L'enceinte de cet Arsenal, qui a près de trois milles de tour, est environné de Canaux qui lui servent de Fossés. C'est une espèce d'Ile, fermée de murailles, & située à une des extrémités de la Ville, du côté le plus proche de la pleine Mer. Il y a trois

trois grands Baſſins ou Reſervoirs, qui reçoivent l'eau de la Mer, & qui ſe la communiquent : ils ſont bordés d'une grande quantité de Remiſes pour les Galères : d'un côté on voit les Galères prêtes à être miſes en mer ; un autre eſt conſacré à leur conſtruction ; ailleurs on les radoube ; tout cela ſe fait en des lieux ſéparés.

Cet Arſenal eſt plein de Magazins deſtinés chacun à un uſage particulier. Il y en a un pour les ferremens des Galères, un pour les planches, un pour les mâts, un pour les timons, un pour les avirons tout faits, un pour les voiles, un pour la poix, un pour le ſalpêtre, deux pour les balles & les boulets de canon. Il y en a deux où l'on travaille aux avirons, deux autres pour les cables & les cordages, pluſieurs pour faire la poudre, une Corderie de 400 pas de long, une Salle à peſer le canon, une grande Cour pleine de bois d'ancres, de pièces d'artillerie, trois Fonderies, douze Forges où cent hommes travaillent continuellement, pluſieurs Salles où ſont rangées plus de 800 pièces de canon de tout calibre : les Galères y ſont renfermées à l'abri du vent & à couvert de la pluie : on y en a vu juſqu'à trois cens, avec tout ce qui étoit néceſſaire pour les armer & les équiper. Plus de 1200 Ouvriers y travaillent continuellement, & on y trouve de quoi armer plus de cinquante mille hommes. Cet Arſenal fait toute la gloire & toute la force de l'Etat.

La République met tout en œuvre pour faire fleurir la Marine, qui fait ſa principale force. Tous les Arts qui peuvent y contribuer ſont ſoigneuſement cultivés, & on

Attention de la République pour faire fleurir la Marine.

on ne voit point ailleurs des bois mieux choisis & mieux conservés ; des métaux mieux trempés, des canons mieux fondus, des Galères mieux faites, & des Marins mieux instruits. On a soin d'envoyer les jeunes Gentilshommes servir sous le Général du Golfe, pour leur apprendre de bonne heure la navigation: on y entretient des Officiers que l'on forme à la Marine par une longue expérience. Lorsqu'on est en mer, toute l'autorité de la République est entre les mains du Généralissime, parce qu'alors le succès dépend souvent du tems, de la fortune & du hazard. Il est nécessaire dans les changemens subits de savoir prendre son parti promptement, sans quoi un vent changé, une marée perdue, mettent dans une impossibilité irrémédiable d'exécuter une entreprise, & exposent au péril de succomber honteusement dans une occasion où un moment plutôt on auroit été infailliblement victorieux.

Pouvoir accordé aux Officiers de mer.

Le pouvoir étendu que la République accorde aux Grands Officiers de mer ne peut lui être funeste, parce que leur emploi étant fini, ils sont soumis à la censure terrible & au jugement sevère du Conseil des Dix, ce qui les rend prudens & intrépides. C'est cette sage conduite qui a soutenu, & qui conserve encore la République. En vain l'apas de ses grandes richesses lui a suscité beaucoup d'ennemis, elle n'a jamais succombé, ni n'a passé sous la domination d'une autre Puissance: elle doit cet avantage à son bon Gouvernement, & peut-être encore plus à sa situation.

Fondement de la réputation de Venise.

Venise fut victorieuse dès sa naissance, ses prémiers combats furent des triomphes.

Les

Les Iſtriens & les Dalmates, jaloux de l'éclat que cette Ville naiſſante aquéroit tous les jours, ne voyoient pas tranquilement cette nouvelle Puiſſance s'élever dans leur voiſinage: ils s'efforcèrent d'arrêter ſon progrès par des courſes. Les Venitiens, fatigués de ces inſultes, mirent des Vaiſſeaux en mer; ils attaquèrent ces Peuples qui les déſoloient, les battirent, & nétoyèrent le Golfe Adriatique de tous les Pirates qui l'infeſtoient. Par ce prémier coup d'éclat ils jettèrent les fondemens de la grande réputation qu'ils eurent depuis dans la Marine.

§. 14. *De la Marine des Genois.*

La Ville de Genes bâtie ſur la Côte qui porte ſon nom, ſe préſente au Midi du côté de la Mer, s'étend enſuite vers le Nord ſur un terrain applani, & ſe termine ſur une montagne qui la met de ce côté à l'abri des vents. Elle eſt bâtie en amphithéatre autour du Port & fait une fort belle perſpective. Son Port, qui s'avance du côté du Midi, étoit autrefois dangereux, par raport à de petits rochers à fleur d'eau qui s'y trouvent par intervalles, & qui obligent d'y entrer avec précaution; on l'a depuis rendu plus commode par la conſtruction d'un beau Môle qui avance dans la Mer; ce qui n'empêche pas que ce Port ne ſoit encore dangereux dans les bouraſques. A l'un de ſes côtés s'élève un Fanal, qui ſert à diriger la nuit la route des Vaiſſeaux qui veulent aborder. Idée de la Ville de Genes & de ſon Port.

La Ville de Genes a toujours fait un Etat conſidérable en Italie. Les Romains ont Son ancienne puiſſance.

ont recherché ſon alliance: elle a piqué la jalouſie des Carthaginois, & ſes grandes richeſſes ont tenté plus d'un Souverain. Sa puiſſance s'eſt fait redouter dans la Mer Egée, ſur le Pont-Euxin, en Syrie & dans la Paleſtine, & les Empereurs Grecs ont ſouvent brigué ſon amitié.

Ses conquêtes.

Les Genois, célèbres navigateurs, ont eu longtems l'empire de la Mer, & l'ont purgée des Pirates. Rivaux des Venitiens ils mirent autrefois Veniſe à deux doigts de ſa perte. Ils s'étoient rendus maîtres de Caffa, Ville de la petite Tartarie, ſituée ſur le bord du Pont-Euxin du côté du Boſphore Cimmérien, de l'Ile de Crete & de celle de Chypre, où ils ont poſſedé pendant plus d'un ſiècle Famagouſte. Mitylène & Galata, vis-à-vis de Conſtantinople, leur ont appartenus. Enfin la Marine de Genes a été ſi floriſſante, que, dans la ſeule Guerre Piſanne, cette Ville mit en mer 620 Vaiſſeaux, ſans compter ceux qu'armèrent les particuliers.

§. 15. *De la Marine des Eſpagnols.*

Antiquité de la Marine Eſpagnole.

On ſe perdroit dans l'obſcurité des fables, ſi l'on vouloit aller chercher dans l'antiquité l'époque de la Marine des prémiers habitans de l'Eſpagne. Ce que l'on ſait de certain, c'eſt que les Phéniciens allèrent les prémiers y établir des Colonies, & y faire un commerce, qui leur étoit très avantageux; car pour des marchandiſes de vil prix ils remportoient beaucoup d'or & d'argent, métaux communs & peu eſtimés en Eſpagne.

Les Carthaginois

Les Carthaginois, attirés par l'or & l'argent,

gent, comme l'avoient été les Phéniciens, se répandirent aussi en Espagne. Les Romains jaloux de l'avantage que les Carthaginois trouvoient en ce païs, vinrent à bout non seulement de s'y établir sur leur ruine, mais encore de soumettre les Espagnols.

& les Romains maîtres de l'Espagne.

Jusqu'au tems de Brutus, les Espagnols ne s'étoient mis en mer qu'avec des Navires de cuir; depuis ils équipèrent des Vaisseaux de charge, & en grande quantité. Du tems d'Auguste & de Tibère, la Marine étoit si bien cultivée en Espagne, que ses Côtes méridionales envoyoient à Rome des Escadres considérables, & de gros Vaisseaux marchands, qui en nombre égaloient presque ceux qui venoient d'Afrique. Voila tout ce qu'on sait en général de la Marine des Espagnols, jusqu'aux révolutions par lesquelles ils passèrent de la domination des Romains sous celles des Goths. Depuis ce tems l'histoire nous offre quelques détails de leurs expéditions maritimes, mais trop peu importans pour être raportés dans un Abregé tel que celui-ci.

Elle est envahie par les Goths.

C'est sous le règne de Ferdinand V que la Marine atteignit en Espagne son plus haut point de réputation. C'est sous lui que le Nouveau Monde fut découvert, aussi bien que plusieurs Iles de l'Océan, & que commencèrent ces heureuses navigations, qui nous ont fait découvrir des trésors, qui jusques ici ont enrichi toutes les Nations. Les voyages de long cours entrepris avec succès; la découverte du Nouveau Monde; la conquête de plusieurs Royaumes; des établissemens avantageux sur les Côtes d'Afrique, aux Canaries, aux Grandes Indes;

Découverte du Nouveau Monde.

des Peuples barbares, inconnus jusqu'alors, soumis; des trésors inépuisables découverts, ont immortalisé la mémoire de ce Prince.

Pourquoi les Espagnols ne font pas de grands armemens.

Il ne faut pas juger de la Marine des Espagnols par leurs armemens. S'ils n'en font pas d'aussi considérables que leur situation pourroit le leur permettre, ou qu'en font les autres Nations, ils emploient un moyen assez simple pour faire avec avantage la guerre aux Puissances maritimes chez qui le Commerce est exercé. Mettre en mer des Flotes nombreuses, c'est changer, selon eux, des frais immenses contre de très légers avantages, quelque heureux qu'on soit. Ils croient que la moindre victoire coute beaucoup, & que la plus grande vaut peu de choses; mais qu'en se bornant à croiser sur les Vaisseaux marchands des Ennemis avec de simples Armateurs, on ne risque presque rien, & que, pour peu qu'on leur nuise, on leur nuit beaucoup.

§. 16. *De la Marine des Portugais.*

Avantages du Portugal pour la Navigation.

Le Royaume de Portugal, dont la situation est des plus avantageuses pour la navigation, est presque tout entouré de la Mer, & a d'excellens Ports. Un des plus considérables est celui de Lisbonne vers l'embouchure du Tage, où ce Fleuve a une lieue de large. Le Flux y remonte jusqu'à la hauteur de deux toises, & les plus grands Vaisseaux y trouvent assez de profondeur: une chaine de hautes Montagnes, qui règnent le long de la Rivière, les mettent à l'abri des vents. Ce Port où l'on voit aborder des Vaisseaux de toutes les

les parties du Monde, eſt extrêmement ſûr, parce que l'entrée en eſt défendue par plusieurs Tours qui l'environnent; &, comme il ſe trouve placé vis-à-vis le Palais du Roi, il offre aux yeux le ſpectacle le plus magnifique.

Pour profiter d'une ſituation ſi avantageuſe, les Portugais ont mis en mer quantité de Vaiſſeaux, ſe ſont étendus au loin, & ont fait un grand nombre de conquêtes dans l'ancien & le nouveau Monde. Les Portugais exercèrent autrefois la valeur des Romains, & portèrent la terreur de leur nom juſques dans l'Afrique, mais par la ſuite des tems ils éprouvèrent ainſi que les Eſpagnols, les plus étranges viciſſitudes; ils furent même confondus avec eux. Conquêtes des Portugais.

La Marine fut longtems inconnue en Portugal, & ne commença à être en uſage que ſous le règne d'Alphonſe IV, qui ſe voyant ſur le point d'entrer en guerre avec Alphonſe XI, Roi de Caſtille, fit conſtruire beaucoup de Vaiſſeaux, afin d'agir du côté de la Mer. 1337. Origine de leur Marine.

On vit des marques de puiſſance ſous le règne de Don Jean I. Ce Monarque, quoiqu'en paix avec les Princes Chrétiens, mit en mer une Armée navale, qui étoit compoſée de 30 Vaiſſeaux de charge, de 67 Galères, & d'un grand nombre de Barques. Cette Flote, après avoir tenu toute l'Europe en ſuſpens, prit la route d'Afrique, où étant arrivée, elle enleva d'emblée aux Maures Ceuta, Ville de Barbarie ſur la Côte orientale du Détroit de Gibraltar. Cette conquête eut des ſuites. Henri, l'un des fils de Jean I, & qui l'avoit ſuivi dans ſes expéditions, ne tarda pas à faire con- 1415. Son état ſous Jean I.

noître la passion qu'il avoit de découvrir de nouvelles terres par-delà les Mers. Nous ne dirons rien ici des expéditions de ce Prince, ni des découvertes que les Portugais firent sur les Côtes d'Afrique & dans les Indes Orientales, parce que nous en avons déja parlé dans un Chapitre fait exprès (*a*).

§. 17. *De la Marine des Hollandois.*

Frein que les Hollandois ont mis à la Mer.

La Hollande, si florissante aujourdhui, ne subsisteroit peut-être plus depuis longtems, si les Hollandois n'avoient mis un frein à la Mer, en lui opposant par d'immenses travaux des Digues, qui même ne sont pas si insurmontables qu'il ne faille continuellement pourvoir à leur réparation. Les Rades y sont très dangereuses, & le mouillage mauvais; car en plusieurs endroits la patte des Ancres s'embarasse dans les têtes & les racines des arbres engloutis, de façon que, dans le gros tems, on est obligé assez souvent de couper les cables. C'est contre ce danger qu'on a construit dans la Hollande une grande quantité d'excellens Ports.

La Marine formée peu à peu.

Quoique presque tous le Païs soit maritime, la Marine y fut néanmoins d'abord peu de chose, & ne s'y est formée que peu à peu, & à mesure que les Hollandois sont venus à bout d'élever des barrières contre l'impétuosité de la Mer.

Ziriczée bâtit de gros Vaisseaux.

Au commencement du 13me siècle, sous le gouvernement de la Comtesse Ada, Ziriczée

(*a*) Voyez le *Tome* V, *Part.* II, pag. 800, & *suiv.*

riczée en Zélande, fit bâtir de gros Vaisseaux, propres à faire le commerce; & c'est la prémière de ses Villes qui a donné occasion aux expéditions maritimes.

1338. Diverses expéditions sur mer.

Guillaume IV, vingt-troisième Comte de Hollande, mit en mer plusieurs Vaisseaux, dont il se servit pour conduire en Espagne les Troupes qu'il menoit au siège de Grenade. Peu après la Hollande se trouva cruellement déchirée par les divisions domestiques survenues entre Jean, Duc de Brabant, & son Epouse Jaqueline Comtesse de Hollande. Les Hollandois se partagèrent: les uns prirent parti pour le Mari, les autres pour la Femme. Le Mari étant mort dans le cours de ces démêlés, ceux qui avoient *épousé les* intérêts de la Comtesse, firent un effort pour recouvrer ce qu'elle avoit perdu. Le Seigneur de Brederode, qui étoit à leur tête, mit des Vaisseaux en mer, sur lesquels il embarqua beaucoup de Troupes, & fit voile vers les Iles de Wieringhen & de Texel.

Les Villes d'Amsterdam, de Harlem, de Hoorn, d'Enchuysen & d'autres, qui étoient entrées dans des engagemens contraires à ceux de la Comtesse, rassemblèrent leurs Vaisseaux, & en composèrent une Flote, qui alla chercher celle de la Comtesse pour la combattre. Brederode, qui connut le dessein de ses Ennemis, débarqua ses Troupes dans l'Ile de Wieringhen qu'il soumit; mais voyant que la Flote des Villes confédérées vouloit l'enfermer dans cette Ile, ou l'obliger à combattre, il se détermina lui-même au combat. La victoire se déclara pour les Villes alliées, & Brederode lui-même fut fait prisonnier.

Tan-

Vaisseaux équipés par un Marchand de Veere.

Tandis que les Hollandois s'essayoient ainsi dans les combats de mer, ils formoient aussi leur Marine à leur apporter du profit. Un riche habitant de Veere, Ville située sur le bord de la Mer à une lieue de Middelbourg, ayant armé à ses fraix quelques Vaisseaux, il en retira tant de profit, qu'il excita l'émulation de ses compatriotes, qui en firent autant, & eux-mêmes réussirent si bien dans le Commerce, que cette Ville en devint très fameuse.

Jalousie des Villes Anséatiques.

Les Villes de Lubek, de Hambourg, & d'autres Villes commerçantes des environs de la Mer Baltique, entreprirent de troubler cette prospérité naissante: elles ordonnèrent à leurs Vaisseaux de piller ceux des Hollandois & de les traiter en ennemis, comme si en devenant riches, ils étoient devenus criminels.

1438. Avantages remportés par les Hollandois.

Les Hollandois souffrirent pendant quelque tems ces insultes; mais enfin lassés, ils se disposèrent à rendre hostilités pour hostilités. Ils firent construire des Vaisseaux de guerre dans les Villes de Harlem, d'Amsterdam, de Hoorn, de Flessingue, de Veere, de Middelbourg, de Ziriczée & autres, & en composèrent une Flote bien armée & bien équipée, qui alla chercher celle des Villes alliées, l'attaqua, la battit, & lui prit vingt grandes Hourques, & quatre Caraques richement chargées.

Monument singulier de leur triomphe.

Les Hollandois consacrèrent ce glorieux triomphe par un monument assez singulier, & conforme à la simplicité qui régnoit alors parmi eux. Ils mirent au haut de leurs mâts de petits balais, pour marquer qu'ils avoient balayé la Mer des Tyrans qui vouloient ôter la liberté de son commer-

merce. Cet uſage s'eſt conſervé longtems parmi les Hollandois.

1510. Les Hollandois défaits à leur tour.

Les hoſtilités ne recommencèrent que longtems après, à l'occaſion d'une guerre entre le Roi de Danemarc & les Villes Anſéatiques, qui voulurent engager les Hollandois à y entrer, & à rompre tout commerce avec les Danois. Les Hollandois ayant été attaqués par les Vaiſſeaux des Villes alliées, perdirent huit Navires. Ils reçurent encore un autre échec. Une Flote nombreuſe de Vaiſſeaux marchands, faiſant voile pour le Danemarc ſous l'eſcorte de quatre gros Vaiſſeaux de guerre, fut attaquée bruſquement par la Flote ennemie, qui mit en fuite leurs Vaiſſeaux de guerre, & en prit plus de cinquante de la Flote marchande.

Ils ſe reconcilient avec les Villes Anſéatiques.

Dans la ſuite, l'intérêt reconcilia les Villes Anſéatiques avec la Hollande. Les principales Villes de l'Over-Yſſel, comme Deventer, Zwol, Campen & d'autres, avoient rendu leur Commerce très floriſſant; mais il ne s'étendoit point du côté de la Mer Baltique: elles furent les prémières qui prirent cette route, & qui formèrent une correſpondance avec Lubek, Hambourg & Dantzic.

1512. Leur Marine devient puiſſante.

De jour en jour avec le Commerce s'augmentoit la puiſſance maritime des Hollandois. Ils en faiſoient de tems en tems d'heureux eſſais. Charlequint leur en fournit quelques occaſions, & y trouva même de grandes reſſources. Ils armèrent cent Vaiſſeaux, lorſque ce Prince forma une ligue avec le Pape & les Venitiens pour faire la guerre aux Turcs, guerre pourtant qui n'eut point lieu, à cauſe de la diverſion que cau-

ſa

sa celle contre les Protestans. Cet Empereur étant armé contre la France, neuf Vaisseaux Hollandois entrèrent dans la Rivière de Bourdeaux, y prirent la plus grande partie d'une Flote marchande, & ravagèrent quelques Villages. La même année dix Navires de la même Nation enlevèrent quatre Vaisseaux François qui venoient de Terre-Neuve.

Ces combats, & divers autres que nous passons sous silence, accoutumoient insensiblement les Hollandois à attaquer & à se défendre, & mettoient à l'épreuve leur valeur & leurs forces maritimes: ils ne les connurent jamais mieux, & n'en firent un usage plus important que pendant les troubles, à la faveur desquels ils secouèrent le joug onéreux des Espagnols (*a*).

Leurs conquêtes sur les Côtes d'Afrique & aux Indes.

Les Hollandois s'étant soustraits à la domination de l'Espagne, dans le tems que les Portugais faisoient partie de cette Monarchie, enlevèrent à ceux-ci presque tout le Brésil, partagèrent avec eux le Commerce qu'ils faisoient sur les Côtes d'Afrique, dans l'Arabie, aux Indes, & les en dépouillèrent ensuite presque entierement, desorte qu'il ne leur reste à peine que Goa & la Forteresse de Din, de tant d'établissemens qu'ils possédoient depuis Olmus dans le Golfe de Perse, jusqu'à Macao dans la Chine.

Progrès qu'ils ont faits dans la Navigation.

La Science de la Navigation paroit avoir été

(*a*) Voyez le *Tome* V, *Chap.* I, qui traite de la *Hollande*; & sur-tout le *Chap.* XII du même *Tome*, où l'on donne l'histoire des *Expéditions*, & des *Etablissemens* des *Hollandois*, &c. en *Afrique* & dans les *Indes Orientales*.

été pouſſée à ſon plus haut point de perfection par les Hollandois. On en peut juger par les Grands-hommes qu'ils ont eus; rien n'a paru au-deſſus du courage & de l'habileté de leurs Amiraux, ni de l'adreſſe de leurs Pilotes, & de leurs Matelots. C'eſt par cette intelligence dans la Marine, qu'ils ſont arrivés au point d'élévation, de richeſſe & de grandeur où ils ſont aujourdhui.

Nombre prodigieux de Vaiſſeaux qu'ils mettent en mer.

Le Chevalier Temple, dans ſes recherches ſur l'état de la Hollande, dit qu'il ſe trouvoit de ſon tems en Hollande plus de Vaiſſeaux que dans tout le reſte de l'Europe enſemble. Du ſeul Port d'Amſterdam il ſortoit autrefois tous les ans plus de quinze cens Vaiſſeaux frétés pour le Nord & la Mer *Baltique*. On a vu en trois jours ſortir des Ports de Hollande plus de quinze cens Buches, eſpèce de Flibots, pour la pêche du Harang. Cette pêche en occupoit plus de trois mille tous les ans. Chaque année il partoit ci-devant des Ports des Provinces-Unies environ quarante Vaiſſeaux pour Archangel, le Commerce de Norvège en occupoit tous les ans plus de trois cens, la Mer Baltique mille ou douze cens, les Etats du Grand Seigneur trente ou trente-cinq: ils en avoient à Batavia plus de cent cinquante.

Richeſſes & magnificence d'Amſterdam.

Le grand crédit de la Banque d'Amſterdam (*a*) contribue beaucoup au ſoutien d'une ſi brillante Marine. Cette Ville fameuſe, bâtie comme Veniſe au milieu des eaux,

(*a*) Quelques-uns font monter le fond de cette Banque à plus de trois mille tonnes d'or: une tonne d'or vaut 100000 florins.

eaux, renfermant dans ses Magazins tout ce que la Chine, les Indes, & toutes les parties du Monde ont de plus exquis, est une des plus belles & des plus riches de l'Univers, dont elle semble être l'entrepôt. Elle est coupée par de magnifiques canaux ornés d'arbres des deux côtés, & son Port est rempli d'une multitude extraordinaire de Vaisseaux.

La Hollande, quoique stérile, abonde en tout par le Commerce.

La Hollande n'est rien par elle-même, c'est un Païs stérile, où tout manque, &, par le moyen de la Navigation, elle se ménage l'abondance; & fournit aux autres Païs la plupart de leurs besoins. Elle est sans Forêts & presque sans bois, & il n'y a point d'endroits dans le monde où l'on travaille plus à l'Architecture navale. Elle n'a point de Vignes, & elle est l'étape des Vins & des Eaux de vie de toutes les parties du Monde. Elle est sans Mines & sans Métaux, on y trouve cependant presque autant d'or & d'argent que dans la Nouvelle Espagne & dans le Perou, autant de fer qu'en France, d'étain qu'en Angleterre, de cuivre qu'en Suède. Elle produit peu de blé, mais elle en fournit aux autres Provinces. Il semble que les Epiceries croissent chez elle, que les huiles s'y recueillent, que le sel s'y forme, que les soies, les drogues pour la Médecine & la Teinture soient des productions de son crû; en un mot, la Hollande renferme dans son sein toutes les richesses des deux Mondes.

§. 18. *De la Marine des Anglois.*

Commodités de l'Angle-

L'Angletetre, toute environnée de l'Océan, garnie d'une infinité de Ports & de Ha-

Havres, bordée de Promontoires & de Golfes, a de grandes commodités pour la navigation. Ses Mers sont orageuses, mais elles n'en contribuent que mieux à sa sureté. Elles paroissoient extrêmement rédoutables aux Anciens, qui se persuadoient qu'elles n'étoient navigables que pendant peu de jours au milieu de l'Eté. La grande quantité de Rochers dont les Côtes d'Angleterre sont hérissées a donné occasion de la représenter dans les monnoies d'Antonin & de Sevère comme une femme assise sur des Rochers.

terre pour la Navigation.

Les Phéniciens, les Carthaginois, les Belges, les Gaulois, les Espagnols, alloient faire des emplettes en Angleterre; mais les Peuples de cette Ile se tenoient renfermés dans les bornes que la nature leur avoient prescrites: ils ne cultivoient point la Marine, ils n'en avoient même de connoissance que celle que leur donnoient les Vaisseaux étrangers que le commerce amenoit chez eux, & dont la Ville de Londre étoit le rendez-vous. L'Etain & le Plomb étoient les principales marchandises qu'on venoit y chercher: on y trafiquoit cependant encore en Bled, en Bétail, en Peaux, en Cuirs, en Chiens, dont les Gaulois se servoient pour la guerre, & les Romains pour la chasse. Tacite dit qu'on y trafiquoit en Argent, en Or, en Perles.

Marchandises que les Anciens Peuples y alloient chercher.

La Ville de Londre étoit célèbre au tems de Tacite, quoiqu'on n'y vît encore que des Vaisseaux marchands. On prétend que les Anglois furent extrêmement surpris, quand ils apperçurent les Vaisseaux de guerre qui composoient l'Armée navale de César. Ils avoient néanmoins de petits Vaisseaux

La Ville de Londre déja celébre du tems de Tacite.

ſeaux légers, faits de bois plians, & couverts de cuir, ils s'en ſervoient dans la Mer qui ſépare l'Angleterre de l'Irlande.

Vaiſſeaux des anciens Bretons.

Quelques Auteurs ont cru qu'ils avoient d'autres Vaiſſeaux d'une matière plus ſolide, propres pour des voyages ſur mer, & pour la guerre ; car ils fourniſſoient ſouvent des ſecours maritimes aux Gaulois, & ils aſſiſtèrent par mer les habitans de Vannes contre les Romains. Il y a beaucoup d'apparence qu'ils leur fourniſſoient autre choſe alors que des Canots de cuir, qui auroient été peu utiles à leurs Alliés: ils avoient dans leur païs des bois de conſtruction, & dans leurs Ports des Vaiſſeaux étrangers, deſquels ils pouvoient étudier la conſtruction navale, quoique Ariénus & Euménius diſent que les Anglois n'avoient point vu de ces ſortes de Vaiſſeaux. Des conjectures ſi bien fondées, combattues par des autorités de tel poids, laiſſent ſur cet article beaucoup d'incertitude.

L'Angleterre envahie par les Romains & enſuite par les Barbares.

Les Anglois, gouvernés par les Romains, étoient ſpectateurs oiſifs de la Marine de leurs Vainqueurs. Le grand nombre de Vaiſſeaux qui tranſportoit continuellement des Troupes dans leur Ile, ne leur inſpira point le goût de la navigation. Cette indolence les fit devenir la proie infortunée de toutes les Nations qui entreprirent de les ſoumettre. Les Pictes, les Saxons, les Danois, attirés par la beauté & la fécondité de l'Angleterre, y firent des irruptions avec de nombreuſes Flotes, qui les rendoient infiniment ſupérieurs à des Peuples qui n'avoient point de Vaiſſeaux pour ſe défendre.

805. Prince Sa-

Vers l'an 805 un Prince Saxon aborda en

en Angleterre avec un grand nombre de Vaisseaux; il y fit une descente sans obstacle, gagna en peu de tems beaucoup de terrain, & forma le Royaume de Sussex. xon qui aborde en Angleterre.

Sur la fin du neuvième siècle, les Irlandois ayant mis des Vaisseaux en mer, allèrent ravager quelques Provinces de l'Ecosse. Grégoire, qui en étoit Roi, pour arrêter ces degâts, équipa une Flote, & fit voile vers l'Irlande. Les Irlandois, voyant leur Ile menacée, se rembarquèrent au plutôt, & s'en retournèrent dans leur païs pour le défendre. Invasion des Irlandois.

Des Peuples de la Germanie maritime ayant fait voile vers l'Irlande avec des Vaisseaux marchands, pour n'être soupçonnés d'aucun mauvais dessein, firent une descente dans l'Ile, s'y établirent, y bâtirent des Villes sans le moindre empêchement, & se saisirent de tous les Ports. 876. Peuples de Germanie qui font une descente en Irlande.

Les Danois firent à peu près dans ce tems de semblables ravages en Angleterre, ils mirent cette Ile dans un état déplorable, & en conquirent plus de la moitié. Ravages des Danois en Angleterre.

Alfred le Grand, qui en étoit Roi, fit équiper de véritables Vaisseaux de guerre; & sa Flote ayant rencontré six Corsaires Danois, elle les mit en fuite, après avoir pris un de leurs plus grands Vaisseaux, dont tout l'Equipage fut jetté dans la mer. Après ce coup d'essai, la Flote Angloise alla attaquer cent vingt Vaisseaux Danois chargés de Troupes, qui s'approchoient des Côtes pour les débarquer; elle les attaqua avec beaucoup de valeur, & les coula presque tous à fonds. L'année suivante, Alfred ayant remporté d'autres avantages, rétablit Exploits d'Alfred le Grand.

la tranquilité dans son Royaume, força les Danois qui y étoient, à vivre en repos, & empêcha les étrangers d'en approcher.

Il fait fleurir le Commerce.

Alfred ne se borna pas à faire valoir sa Marine contre les Brigands du Nord, il la fit servir encore à faire fleurir le Commerce dans l'Angleterre, en faisant construire une grande quantité de Vaisseaux marchands, & ramena par-là dans ses Etats l'abondance & les richesses.

991-1000. Rançon payée aux Danois.

L'indolence des successeurs d'Alfred rappella les Danois en Angleterre, où ils renouvellèrent leurs ravages. On fut obligé de leur payer rançon depuis l'an 991 jusqu'à l'an 1000, que le Duc de Normandie, pressé par le Roi de France, appella les Danois à son secours. Ils y coururent; mais ils retournèrent bientôt en Angleterre, pour y exercer leurs brigandages ordinaires.

L'Angleterre désolée par le Comte Godouin.

Edouard III, Roi d'Angleterre, eut de grands démêlés avec Godouin, dont il avoit épousé une fille. Ce Comte, refugié en Flandre, y assembla une puissante Flote, avec laquelle il alla désoler toutes les Côtes d'Angleterre. Edouard envoya contre lui plus de soixante Vaisseaux; mais un vent impétueux dissipa les deux Flotes, & épargna aux deux partis les risques d'un combat.

1066. Elle est envahie par Guillaume Duc de Normandie.

Guillaume I, Duc de Normandie, surnommé le Bâtard & le Conquérant, formant des prétentions à la Couronne d'Angleterre, assembla une Armée & équipa une Flote considérable, pour faire valoir les droits qu'il s'arrogeoit. Il commença par sommer Harold, qui étoit monté sur le trône après la mort d'Edouard, de lui restituer

tuer la Couronne. Harold répondit comme il devoit, & se prépara aussitot à la défense. Mais ayant été attaqué dans le même tems par son propre frère au Nord de l'Angleterre, il fut contraint de tourner ses forces de ce côté-là; & l'hiver qui approchoit ayant forcé sa Flote de rentrer dans les Ports, Guillaume profita de cette circonstance favorable, mit à la voile avec une Flote de neuf cens Vaisseaux à St. Valery, débarqua ses Troupes à Hastings, livra le 14 Octobre 1066 une bataille fameuse & décisive, qui fut nommée la Bataille d'Hastings, & remporta une victoire complette. Harold resta sur le champ de bataille avec soixante-mille de ses gens.

L'an *1069* plusieurs Seigneurs Anglois conspirèrent contre Guillaume. Swaine, Roi de Danemarc, envoya à leur secours, son frère Osbern & ses deux fils, Knuta & Harold, avec une Flote, qui étoit selon quelques-uns de deux cens voiles, & selon d'autres de trois cens voiles; & dans le même tems Drone, Roi d'Irlande, en équipa une autre, composée de soixante-cinq Vaisseaux en faveur de Goodwin, d'Edmund & de Magnus, fils du dernier Roi Harold. Guillaume, instruit des préparatifs qui se faisoient pour envahir son Royaume, se mit en tel état de défense, que les Irlandois jugèrent à propos de se retirer après avoir fait un descente dans le païs de Sommerset. Les Danois joints aux rebelles, commirent de grands ravages, & le Roi eut bien de la peine à retirer de leurs mains le païs qu'ils lui avoient enlevé.

1069. Revolte contre ce Prince.

Les prémiers successeurs de Guillaume le

Etat de la Marine

sous ses successeurs. le Conquérant ne se servirent guère de la Marine que pour passer & repasser la Mer.

1154. Henri II mit la Marine un peu plus en mouvement, ayant équipé une nombreuse Flote pour faire la conquête de l'Irlande.

1189. Richard, fils de Henri & son successeur, n'arma sur Mer que pour les expéditions de la Palestine.

1558. Progrès de la Marine sous le règne de la Reine Elizabeth.

Le règne qui fournit le plus de matière pour l'histoire de la Marine, & auquel seul nous allons nous borner, c'est celui de la Reine Elizabeth : il a plus contribué aux connoissances que les Anglois ont aquises des affaires maritimes, plus produit de nouvelles découvertes, plus avancé le commerce, & formé un plus grand nombre de bons Officiers de mer, que n'ont fait tous les autres règnes depuis la conquête. Les Voyages mémorables, les Etablissemens, les Batailles navales, & les autres evènemens de ces tems sont si extraordinaires & en si grand nombre, qu'un volume entier suffiroit à peine pour en donner une rélation circonstanciée.

1573. Etat des forces maritimes.

C'est proprement sous cette Reine que les Anglois commencèrent à s'illustrer sur mer, & la gloire de leur Marine n'a fait que s'accroître depuis. Voici quel étoit l'état de leurs forces maritimes en 1573.

Canons	No.
De 100 . .	1
De 88 à 60 .	9
De 58 à 40 .	49
De 58 à 20 .	38
De 18 à 6 .	29
	140 *Vaisseaux.*

De

De ces Vaiſſeaux il y en avoit 59 qui paſſeroient aujourdhui pour des Vaiſſeaux de ligne.

Nouveaux progrès de la Marine ſous le Roi Guillaume.

Le Roi Guillaume laiſſa, en mourant, la Marine une fois plus forte de Vaiſſeaux qu'elle ne l'étoit lors de ſon avènement à la Couronne. On verra par la Table ſuivante en quoi elle conſiſtoit.

Grand. des Vaiſſ.	*Nombre.*	*Canons.*	*Hommes.*
1	7	*du port de* 702	*& de* 5228
2	14	1260	8834
3	47	3451	21478
4	62	3226	16104
5	36	1170	4947
6	15	360	1650
Brulots.	11		495
Vaiſſeaux à bombes,	13		450
Yachts,	15		336
Barques d'avis	3		115
Brigantins,	5		175
Chaloupes,	10		325
Pinque,	1	*En tout*	20
Quaiche,	1	*environ* 300	50
Vaiſſ. de proviſions,	3		123
Ourques,	12		225
Heux,	16		75
Smaques,	2		12
Vaiſſ. de proviſ. loués,	3		132
Vaiſſ. hoſpitaliers,	77		335
	282	10469	61119.

Selon cette liſte, la Marine pouvoit, s'il en eût été beſoin, comporter juſqu'à 60000 hommes, ſur le pied qu'elle étoit pour lors; mais, comme il y a toujours bien des Vaiſſeaux à terre, beaucoup qu'on radoube, & d'au-

d'autres qui ne servent pas, ce nombre n'a jamais été complet; & jamais, à ce qu'on prétend, il n'y en a eu à la fois plus de 40000.

En qui réside en Angleterre la Juridiction suprême de la Marine.

En Angleterre le Gouvernement & la Juridiction suprême de la Marine résident en la personne du Roi, qui s'en décharge sur le Lord Grand Amiral qui, par ce moyen, est revêtu immédiatement sous l'autorité du Roi, du commandement en chef sur Mer, & de l'administration des affaires maritimes par terre.

Charge du Lord Grand-Amiral.

Le Lord Grand-Amiral a sous lui plusieurs Officiers, les uns sur mer & les autres sur terre; les uns dont les fonctions sont militaires, les autres qui en ont de civiles; quelques-uns qui sont établis comme Juges, d'autres dont le ministère ne consiste qu'à exécuter. Sa charge, considerée du côté de la confiance, des honneurs, & des revenus, est un emploi si relevé qu'on n'avoit coutume de le donner qu'à des Princes du sang, ou du moins aux personnes les plus distinguées parmi la Noblesse. Il a l'administration de toutes les affaires maritimes, & le commandement de la Flote Royale, avec pouvoir de décider tous les cas maritimes qui se présentent tant civils que criminels. Sa Juridiction s'étend sur toutes les choses qui se font sur Mer, ou par-delà les Mers, dans toutes les parties du Monde, sur les Côtes, dans tous les Ports & Havres, & sur toutes les Rivières depuis leurs embouchures jusqu'au prémier pont.

Le Vice-Amiral & le Contre-Amiral.

Le Vice-Amiral & le Contre-Amiral sont les deux Officiers qui suivent immédiatement le Lord Grand Amiral, & qui lui sont subordonnés, du moins quant à ses fonctions

tions militaires. Ces Officiers ſont à préſent inſtallés en vertu de Commiſſions du grand Sceau. Quand une Flote eſt équipée le Lord Grand Amiral délivre ſa Commiſſion aux perſonnes à qui Sa Majeſté juge à propos de la confier. Au moyen de cette Commiſſion, l'Officier eſt nommé Amiral & Commandant en Chef de cette Flote pendant tout le tems que dure l'expédition à laquelle elle eſt deſtinée; &, lorſque l'Amiral ainſi nommé, eſt ſorti du Canal de la Grande Bretagne, c'eſt à lui de remplir toutes les places vacantes, ſoit par mort ou autrement. A la fin de l'expédition ces Officiers ſont pour l'ordinaire confirmés par le Lord Grand Amiral, ou par les Commiſſaires de l'*Amirauté*.

Autres Officiers.

Les Officiers de Marine, après l'Amiral ou Commandant en Chef d'une Flote, ſont les Vice-Amiraux, Contre-Amiraux, Commandans en Chef dans de certaines occaſions, Capitaines & Lieutenans. C'eſt le Lord Grand Amiral, ou les Commiſſaires prépoſés pour en faire les fonctions, qui nomment ces Officiers. Les Officiers à Pavillon, ou Amiraux, ſont diſtingués entre eux par Eſcadres, comme la rouge, la bleue & la blanche. L'Officier ainſi revêtu de la qualité d'Amiral, reçoit du Lord Grand Amiral, ou des Commiſſaires qui exercent cette charge, le droit de tenir des Conſeils de guerre, pour faire le procès aux coupables. Les Officiers Pavillons inférieurs, qui commandent des Eſcadres, jouiſſent auſſi à peu près des mêmes prérogatives.

Par qui les affaires de la Marine ſont exercées.

Comme c'eſt le Lord Grand Amiral, qui dirige tout ce qui concerne la Flote Royale les principaux Officiers & Commiſſaires de la

la Marine exercent immédiatement ſous ſes ordres, les mêmes fonctions dans les affaires qui concernent plus particulierement l'économie de cette Marine ſur terre. C'eſt principalement l'Amiral qui leur donne les ordres néceſſaires pour conſtruire, réparer, équiper, payer, & reſſerrer dans les Ports, les Vaiſſeaux de Sa Majeſté. Quant à l'avitaillement de ces Vaiſſeaux, ce ſont eux qui, en conſéquence des ordres du Grand Amiral, donnent des inſtructions à des Commiſſaires particuliers qui ſont établis pour avoir ſoin de cette branche de la Marine.

Avant la fin de chaque année le Lord Grand-Amiral doit préſenter un Mémoire au Roi & au Conſeil, & prier Sa Majeſté de déclarer le nombre de gens de mer qu'elle juge à propos d'employer pour le ſervice de l'année ſuivante. Cela fait, on prépare les répartitions, & on les préſente au Roi dans ſon Conſeil, afin qu'il y donne ſon conſentement, & qu'il règle le montant des gages & des vivres, & le port des Vaiſſeaux dans leſquels ces gens doivent être diſtribués.

Le Lord Grand-Amiral ordonne au Conſeil de la Marine d'examiner & de lui propoſer ſon avis & celui des Commiſſaires pour la fourniture des vivres de la Marine, de quelle manière ils jugent le plus à propos que les proviſions néceſſaires pour les gens de mer ſoient diſtribuées dans les différens ports. Quand toutes ces choſes ſont reglées & approuvées, il envoie ſes ordres auxdits Commiſſaires de la Marine, qui les envoient aux Commiſſaires pour la fourniture des vivres. Le Lord Grand-Amiral écrit auſſi au Maitre Général de l'Artillerie, & lui

lui enjoint de préparer les canons & les utenciles de sa compétence, qu'il faut embarquer sur les Vaisseaux de Sa Majesté, qui doivent être commandés pour quelque expédition.

La Juridiction du Lord Grand-Amiral, ou des Commissaires qui font les fonctions de cette charge, s'etend à présent sur la Grande Brétagne, l'Irlande, & le Païs de Galles, avec les Domaines & les Iles qui en dépendent, ainsi que sur la Nouvelle Angleterre, la Nouvelle York, Jersey de l'Est & de l'Ouest, la Jamaïque, la Virginie, les Barbades, St. Christophe, Mévis, Montferrat, les Bermudes & Antegoa, en Amérique & la Guinée, Binny & Angola en Afrique, avec les Iles & Domaines qui en dépendent; & sur toutes les autres Plantations, Domaines & Territoires, quels qu'ils puissent être; dans les Cantons situés au-delà des Mers, & possédés par les Sujets de Sa Majesté.

Sur quoi s'étend la Juridiction du Lord Grand-Amiral.

Lorsque la guerre est déclarée contre quelque Prince ou Etat, le Lord Grand-Amiral doit présenter un Mémoire à Sa Majesté dans son Conseil, à ce qu'il plaise au Roi de prescrire à son Avocat pour la charge de Grand-Amiral dans la Cour de l'Amirauté, de préparer & lui présenter, pour l'aprouver, le plan d'une Commission qui autorise ledit Lord Grand-Amiral à donner pouvoir aux Cours Supérieures de l'Amirauté dans les Gouvernemens & Plantations, situées aux païs étrangers, de connoître & décider juridiquement de toutes sortes de captures, saisies, prises & représailles exercées sur tous les Vaisseaux & Marchandises saisies, & de les juger de bonne prise

Ce qu'il doit faire lorsque la Guerre est déclarée contre quelque Puissance.

prise ou non, suivant le cours ordinaire de l'Amirauté & le droit des gens; comme aussi sur tous les Vaisseaux, & Marchandises sujettes à confiscation, en conséquence des Traités respectifs, conclus entre Sa Majesté & les autres Princes & Etats.

Lettres de représailles.

Le Lord Grand-Amiral prie aussi Sa Majesté dans son Conseil de donner ses ordres à son Avocat Général dans la Cour Souveraine de l'Amirauté, & à l'Avocat qui est attaché à la Charge de Grand-Amiral dans ladite Cour, de préparer & rapporter par-devant Sa Majesté une Commission qui autorise ledit Lord Grand-Amiral à accorder des Lettres de représailles aux personnes qu'il jugera les plus qualifiées pour cela, afin de s'emparer de tous les Vaisseaux & Bâtimens appartenans au Prince ou Etat, contre lequel la guerre est déclarée, à ses Vassaux & Sujets, ou à qui que ce soit qui se trouve dans les Domaines, & Etats dudit Prince; comme aussi de se saisir des Vaisseaux, Bâtimens & Marchandises qui sont ou seront sujettes à confiscation, en vertu des Traités subsistans entre Sa Majesté & les autres Princes, Etats & Potentats; & en conséquence de ces ordres émanés du Roi en son Conseil, l'Avocat du Lord Grand-Amiral dans la Cour de l'Amirauté, prépare toutes prêtes à être approuvées de Sa Majesté des Instructions qui doivent être données aux Commandans des Vaisseaux marchands, à qui lesdites Lettres de représailles seront ou doivent être accordées: voici en général ce que contiennent en substance ces instructions.

Substance de ce que contien.

1. Il leur est donné pouvoir de se saisir de tous Vaisseaux de guerre & autres Bâti-

timens quelconques, ainsi que des Effets, Marchandises, Vaisseaux & Sujets du Prince ou Etat, contre lequel on est en guerre; comme aussi de tous autres Vaisseaux & Bâtimens qui ont à bord des marchandises de contrebande. Mais ils doivent avoir un soin particulier de ne commettre aucuns actes d'hostilité, ni faire aucune prise, dans les Ports des Princes ou Etats qui sont en bonne intelligence avec Sa Majesté, ni dans les Rivières & Rades qui n'en sont qu'à la portée du canon.

nent les Lettres de représailles.

2. Il leur est enjoint d'amener les Prises qu'ils feront dans quelque canton du Royaume, ou de les conduire dans quelques-unes des Colonies & Plantations de Sa Majesté, où *il y* aura quelque Bureau de l'Amirauté, selon qu'il leur sera le plus commode, afin d'y faire juger & déclarer ces Vaisseaux, &c. de bonne prise. Il faut remarquer ici qu'on ne peut se pourvoir par appel contre le jugement desdites Cours de l'Amirauté, hors d'Angleterre, par rapport aux Prises, si ce n'est dans un Comité du Conseil privé de Sa Majesté, nommé exprès pour connoître de ces cas & les juger.

3. Ils sont obligés de produire devant le Juge de la Cour Souveraine de l'Amirauté, ou devant les Juges des Cours de l'Amirauté, établies dans les Gouvernemens étrangers, trois ou quatre des principales personnes qui ont été prises ou qui appartiennent au Bâtiment pris, afin qu'on puisse les interroger, après en avoir exigé le serment sur l'intérêt réel & la propriété de ces Vaisseaux, Effets & Marchandises. Ils doivent aussi délivrer au Juge tous les papiers, (& principalement la Commission & la

Liſte des noms des gens de l'Equipage), qu'ils auront trouvés à bord de ces Priſes, & produire quelques perſonnes, ou du moins une, qui puiſſent déclarer avec ſerment que ces papiers étoient actuellement à bord du Vaiſſeau lors de la priſe. Pour cet effet à la priſe d'un Corſaire, le Commandant doit avoir ſoin, ſur toutes choſes, de s'aſſurer de la Commiſſion & de la Liſte des Gens de l'Equipage, & d'en donner une connoiſſance particulière à trois ou quatre perſonnes de ſon Equipage, ainſi que de la ſaiſie & délivrance de ces Papiers, & de leur faire mettre leur marque ou ſignature deſſus, afin qu'ils ſoient en état de certifier, quand il le faudra, l'identité des mêmes Papiers.

4. Ils doivent avoir ſoin que rien de ce qui appartient aux Priſes ne ſoit enlevé ni détourné, avant que la Cour Souveraine de l'Amirauté, ou les Cours ſubalternes des païs étrangers, ayent jugé que les dits Vaiſſeaux, Marchandiſes & Effets ſont de bonne priſe. Ils doivent bien ſe garder de tuer de ſang froid, aucunes perſonnes apartenantes à ces Priſes, ou de les traiter autrement qu'il ne convient en pareil cas, & ſuivant les uſages reçus.

5. Il leur eſt expreſſément défendu de rien entreprendre ou exécuter contre la teneur d'aucun des articles ou Traités, qui ſont ſubſiſtans entre la Couronne de la Grande-Bretagne & ſes Alliés, au préjudice des Sujets de ces Alliés.

6. Il eſt accordé & permis à ceux qui ſont des Priſes, après les avoir fait déclarer légitimes, de vendre & diſpoſer de ces Priſes, & des Effets & Marchandiſes qui

ſe

ſe trouvent à bord, à l'exception ſeulement de celles réſervées par Acte du Parlement, leſquelles doivent être miſes en dépôt pour être tranſportées en tems & lieu.

7. Il leur eſt enjoint d'aider & aſſiſter tout Vaiſſeau ou Bâtiment, appartenant aux Sujets de Sa Majeſté, qu'ils trouveront aux priſes avec l'Ennemi.

8. Toutes les perſonnes qui ſerviront à bord de Vaiſſeaux marchands, revêtus de pareilles Lettres de repréſailles, ne pourront en aucune manière être réputées & regardées comme des violateurs du Droit des Gens.

9. Tous Marchands & autres qui prendront de telles Commiſſions, doivent d'abord donner au Lord Grand-Amiral, aux Commiſſaires de l'Amirauté ou au Lieutenant ou Juge de la Cour Souveraine de l'Amirauté, un Ecrit ſigné d'eux, contenant le nom & la charge du Vaiſſeau, les noms du Capitaine & du Propriétaire, le nombre de Canons & de Matelots qui ſont à bord, & pour combien de tems il eſt avitaillé.

10. Les Commandans de tous ces Vaiſſeaux doivent entretenir une correſpondance régulière avec le Secrétaire de l'Amirauté, & lui donner avis des deſſeins & mouvemens des Vaiſſeaux ennemis, autant qu'ils pourront les découvrir ou les apprendre; ainſi que des Navires marchands & autres Bâtimens Anglois qu'ils rencontreront, & lui mander quelle eſt leur deſtination, ſi c'eſt pour l'Angleterre ou ailleurs.

11. Il leur eſt défendu de porter les couleurs du Roi, communément appellées le

Pavillon de l'Union & le Pendant; mais ils peuvent porter un Pendant, avec un Pavillon rouge, qui ait la marque de l'Union peinte dans un coin à l'angle supérieur auprès de la lance.

12. Ils sont obligés de se conformer à tous les autres Ordres & Instructions qui leur seront adressées de la part de Sa Majesté, sitôt qu'ils en auront été duement & pleinement informés.

13. Il leur est aussi notifié, que ceux qui contreviendront à ces Instructions, seront punis sévèrement, & obligés de faire une pleine réparation à tous ceux à qui ils auront fait tort.

14. Avant que d'obtenir des Lettres de marque ou de représailles, il leur est enjoint de donner caution dans la Cour Souveraine de l'Amirauté, & par-devant le Juge de ladite Cour, de la somme de trois mille livres, si le Vaisseau est de cent cinquante hommes d'Equipage, & de quinze cens livres, s'il est plus petit, pour répondre des dommages qu'il pourroit faire contre l'intention & le contenu de ces Instructions, & (en cas que la totalité des Prises ne soit pas adjugée à ceux qui les ont faites) pour garantir à sa Majesté ou aux personnes qui seront autorisées à le recevoir, le dixième plein des Prises, Effets & Marchandises, suivant l'estimation qui en sera faite, & pour répondre des droits qui seront dus à la Couronne.

Lorsque Sa Majesté a approuvé dans son Conseil un pareil modèle d'Instructions & de Commissions, & que les dernières ont passé au grand sceau du Royaume, on les enregistre en la Cour Souveraine de l'Ami-

mi-

mirauté, & le Lord Grand-Amiral distribue des Brevets au Juge de ladite Cour, pour accorder des Lettres de représailles au nom de Sa Majesté & en son propre nom, sous le grand sceau de cette Cour. Ce Juge y joint aussi les Instructions convenables, & reçoit la caution.

Par son Brevet le Lord Grand-Amiral enjoint & ordonne à la Cour Souveraine de l'Amirauté, & au Lieutenant & Juge de ladite Cour, ainsi qu'aux Cours de l'Amirauté établies hors du Royaume, de connoître & juger juridiquement de toutes sortes de Captures, *Saisies prises sur l'Ennemi*, & de condamner & adjuger comme de bonne prise, tous lesdits Vaisseaux, Bâtimens & Marchandises, *soit* qu'ils ayent été pris par des Vaisseaux de guerre, ou par ceux qui étoient munis de Lettres de représailles; comme aussi tous les autres Vaisseaux & Effets sujets à confiscation, suivant les Traités respectifs faits entre Sa Majesté & les autres Princes & Etats; & quand la Couronne adjuge la totalité des Prises aux preneurs, alors on expédie une déclaration qui ordonne que ces Prises seront partagées de la manière suivante.

A l'Officier Pavillon, lorsqu'il y en a eu quelqu'un qui a eu part à la Prise, un huitième du total, & deux huitièmes au Capitaine; mais s'il n'y a point d'Officier Pavillon, qui ait droit de partage, le Capitaine doit avoir trois huitièmes au total. Partage des Prises.

Au Capitaine des Troupes de marine, s'il y en a quelqu'un, aux Lieutenans du Vaisseau & au Maître, un huitième; aux Lieutenants de marine, s'il y en a, au Contre-Maître, Canonier, Charpentiers-Maîtres,

aux Aides, au Chirurgien & au Chapelain, pour eux tous un huitième.

Aux *Midshipmen*, aux Aides du Charpentier, du Bosman & du Canonnier, aux Caporaux, aux Gardes des écoutes, aux Aides du Quartier-Maître & du Chirurgien, aux Gardes de la soute aux poudres, & au Sergent des Troupes de marine, un huitième.

Aux Trompettes, aux Aides-Canonniers, aux Ouvriers du Charpentier, au Munitionnaire, au Cuisinier, à l'Armurier, aux Tonneliers, aux Pages, aux Trompettes ordinaires, au Barbier, aux Matelots, aux Matelots ordinaires, aux Volontaires brevetés, & aux Soldats de marine, s'il y en a quelques-uns, deux huitièmes.

Et s'il n'y a point d'Officiers de marine ni de Soldats à bord, les Officiers & les Soldats de terre, s'il y en a, auront la part destinée à ceux-là; mais s'il y a quelques Officiers absens dans le tems de la prise, leurs portions doivent être rejettées dans le dernier article.

Instructions qui regardent le service.

Quant aux Instructions, qui regardent le service de Sa Majesté Britannique par mer, voici ce qu'elles contiennent de plus remarquable.

Fonctions de l'Officier Pavillon.

L'Officier Pavillon, ou le Commandant en chef d'une Flote ou d'une Escadre, doit donner avis de tout ce qu'il fait au Secrétaire de l'Amirauté. Il doit informer les autres Officiers publics de toutes les choses qui les concernent. Il ne doit point ordonner qu'on embarque des surnuméraires, à moins qu'il n'ait de bonnes raisons pour en user ainsi. Il doit exercer fréquemment son Esquadre, & visiter les Vaisseaux qu'il commande. Dans les réglemens qu'il fait obser-

observer aux Officiers de marine dans les païs éloignés il doit se conformer, autant qu'il est possible, aux règles subsistantes de Marine. Il ne doit point se mêler d'acheter des provisions & des munitions hors du Royaume, sans une nécessité absolue, &, dans ce cas, il ne doit y prendre aucun intérêt pour lui-même.

Le nombre des Officiers Pavillon dans la Marine est fixé à ceux qui suivent, savoir un Amiral & Commandant en Chef de la Flote, qui en même tems est Amiral de l'Escadre rouge; un Amiral de la blanche & un de la bleue; un Vice-Amiral de la rouge, un de la blanche & un de la bleue; un Contre-Amiral de la rouge, un de la blanche & un de la bleue; & on ne doit point donner de commissions en brevet.

Du rang & du commandement.

Tous les Officiers doivent prendre le pas dans leurs classes respectives, suivant l'ancienneté de leurs commissions.

Les Conseils de guerre ne doivent être composés que des Officiers Pavillon. Le prémier Capitaine de l'Amiral de la Flote est regardé comme Officier Pavillon, & doit y prendre séance après le plus jeune des Officiers Pavillon; mais si leur nombre étoit moindre que trois, en ce cas le Commandant en chef doit y appeller quelques-uns des plus anciens Capitaines à son choix.

Aucun Officier ne peut avoir rang de Capitaine, qu'il n'ait commandé une Frégate de vingt canons pour le moins.

Les Commandans des Vaisseaux plus petits sont subordonnés aux Capitaines des Vaisseaux de dépêches.

Lorsqu'un Commandant, de quelque classe

claſſe qu'il ſoit, rencontre en mer un Officier ſupérieur ou égal à lui, mais plus ancien, il doit lui faire voir ſes ordres, & ſuivre les autres ordres que celui-ci jugera à propos de lui donner pour le ſervice de Sa Majeſté.

Les Officiers ſupérieurs, ou plus anciens, ne doivent point en retenir un inférieur ou plus jeune, ſans une néceſſité abſolue; &, dans ce cas, ils doivent donner avis au Sécrétaire de l'Amirauté, des ordres nouveaux qu'ils lui ont donnés, & des raiſons qu'ils ont eues pour en agir ainſi.

En l'abſence du Capitaine de tout Vaiſſeaux de Sa Majeſté, le plus ancien Lieutenant doit commander le Vaiſſeau, & faire les fonctions de Capitaine. S'il n'y a point de Lieutenant, le Maitre prendra le commandement, & après lui le ſecond Maitre; mais ſi tous les Officiers venoient à manquer, ſoit parce qu'ils auroient été tués dans une bataille, ſoit par quelque autre accident, dans ce cas le commandement eſt dévolu ſucceſſivement au Boſſeman, au Canonier, & au Charpentier.

Des cérémonies & marques de reſpect.

Les Officiers à Pavillon doivent être reçus à bord des Vaiſſeaux de Sa Majeſté, avec une Garde ſous les armes, & au ſon du tambour, qui doit battre une marche pour l'Amiral ou Officier Pavillon Commandant en chef, trois roulemens pour un Amiral, deux pour un Vice-Amiral, & un pour un Contre-Amiral. La même cérémonie s'obſerve lorſqu'ils paſſent devant quelques Vaiſſeaux avec leurs Pavillons, à la tête de leurs Chaloupes. Le prémier Capitaine de l'Amiral, ou Commandant en chef de la Flotte, doit être reçu par une Garde

Garde ſous les armes, mais ſans tambour.

Il eſt défendu à tous Officiers de porter d'autres couleurs que celles qui conviennent à leur rang, excepté lorſque Sa Majeſté, ou quelque perſonne de la Famille Royale eſt à bord. Des Couleurs.

Quand un Officier portant un Pavillon ou large Pendant, eſt tué dans le combat, on ne doit point abattre ſon Pavillon ou Pendant, à la vue de l'Ennemi; mais on en donne avis au Commandant en chef, & au Commandant de l'Eſcadre, à qui il appartient. La même choſe ſe fait, lorſqu'après la mort d'un Commandant en chef, l'Officier qui le ſuit immédiatement, quitte ſon propre Vaiſſeau pour ſe rendre à bord de celui du Commandant décédé.

Les Officiers à Pavillon doivent porter leurs couleurs à la tête de leurs Chaloupes.

Les Vaiſſeaux marchands doivent porter un Pavillon rouge avec l'Etendard de l'Union, peint dans un coin, à l'extrémité ſupérieure auprès de la Lance, & un Pavillon blanc avec une Croix rouge de Saint-George en travers, mais point de Pendant.

Les Corſaires portent les mêmes Enſeignes que les Vaiſſeaux marchands, mais ſeulement un Etendard rouge avec celui de l'Union peint dans un angle à l'extrémité ſupérieure auprès du bâton.

Tous Vaiſſeaux, qui portent des Pavillons & des Pendans qu'ils n'ont point droit de porter, ſont ſujets à être ſaiſis, & les Commandans doivent les pourſuivre pardevant la Cour de l'Amirauté.

Les Vaiſſeaux étrangers, qui portent de faux Pavillons dans quelques-uns des Ports ou

ou des Rades de Sa Majesté, & qui persistent à les conserver, après avoir été avertis de les changer, sont sujets à être saisis.

Fonctions d'un Capitaine ou d'un Commandant.

Les fonctions d'un Capitaine ou d'un Commandant sont de visiter le Vaisseau qu'il doit commander. Rendre compte toutes les semaines ou plus souvent, s'il le faut, aux Bureaux de l'Amirauté & de la Marine, des progrès de l'Equipement & de tout ce qui y a rapport. Ne point sortir du Vaisseau sans congé de l'Amirauté ou de son Commandant en chef. Donner des nouvelles de tout par écrit au Commissaire de la Marine, quand il ne peut pas le faire de vive voix. Connoître les qualités de son Vaisseau. Faire inventaire des ustenciles qui se trouvent à bord. Etre présent lorsqu'on embarque les Munitions de marine, & avoir soin que son Ecrivain tienne registre de tous les ustenciles & provisions qu'on y embarque. Avoir l'œil sur ses Officiers, & recevoir leurs comptes. Ne recevoir que des Matelots intelligens, & n'en point prendre plus qu'il ne lui en faut. Tenir registre des Revues. Assister aux Revues, & assister le Controlleur. Demander au Secrétaire du Controlle un registre des Revues. Passer en revue l'Equipage du Vaisseau une fois la semaine dans les Ports, & en agir de même sur Mer, sans commettre aucune fraude dans ses Revues. Envoyer les Registres des Revues tous les deux mois au Bureau de la Marine. Tenir un état des Malades. Faire mention des Déserteurs à la fin de son Registre des Revues. Avertir le Secrétaire de l'Amirauté de ceux qui s'en sont retournés chez eux.

Dans les états qu'il envoie, il ne doit point

point retrancher aucunes perſonnes, ſi ce n'eſt pour une des cauſes ſuivantes ; ſavoir, la mort, le tranſport ſur quelque autre Vaiſſeau de Sa Majeſté, incapacité pour le ſervice, ou bien les ordres de l'Amirauté ou de ſon Commandant en chef. Il doit dans cet état exprimer la cauſe, & en envoyer tous les mois la liſte au Bureau de l'Amirauté. Prendre ſoin des uſtenciles de rechange, qui ſont dans le Vaiſſeau, & ne pas ſouffrir qu'on les gâte, ni qu'on en faſſe mauvais uſage. Ne changer en rien l'arrangement du Vaiſſeau. Tenir toujours des *Sentinelles* poſtés aux écoutilles qui conduiſent aux magaſins des uſtenciles de rechange. Ne point faire part de ces uſtenciles ou *proviſions* à aucun autre des Vaiſſeaux de Sa Majeſté, ſans une néceſſité évidente, & ſans avoir reçu l'ordre de ſon Commandant. Faire étendre ſes Agrès à propos, & ménager ſes Mâts avec ſoin. Avant que de réformer quelques pièces ou quelques cordages, il doit avoir ſoin de les viſiter exactement.

Il doit prendre un ſoin particulier à ce que ſes munitions & ſes magaſins ſoient fréquemment aérés. De ne point gâter ſes Voiles en en faiſant des Tentes. De tenir ſon Vaiſſeau propre, & faire donner de l'air à la cale, auſſi ſouvent qu'il eſt poſſible. De ſouffrir que tous ſes Officiers ayent chacun leur chambre ſéparée, & ne pas ſouffrir qu'on y faſſe aucun changement. Prendre tout le ſoin poſſible des Cables. Ne pas ſouffrir que l'on fume du tabac ailleurs que dans le Château d'avant. Avoir l'œil à ce que le feu & les chandelles ſoient éteintes au quart montant, après lequel tems on ne peut

peut plus avoir de chandelles allumées, si ce n'est dans les lanternes & avec sa permission. Ne pas permettre à qui que ce soit de vendre & débiter des liqueurs aux gens de l'Equipage.

Avant que le Vaisseau mette à la voile, il doit examiner & évaluer les gens de son Equipage sans partialité & sans faveur; & distribuer les quarts aux Officiers & aux Matelots, & les placer aux grands canons, aux petites armes, aux cordages, &c. & discipliner souvent l'Equipage du Vaisseau, en lui faisant faire l'exercice des grands canons & des petites armes. Donner avis au Secrétaire de l'Amirauté des Officiers qui sont absens, lorsque le Vaisseau attend ses ordres pour mettre à la voile, & l'informer de la cause de leur absence. Prendre soin de ses Chaloupes & de ses Etendarts, & ne point faire usage des derniers sans nécessité. Ne point se charger de Femmes ni d'Officiers étrangers. Escorter les Vaisseaux marchands qui suivent la même route. Tenir un Journal dans la forme prescrite, & en envoyer tous les six mois une copie au Secrétaire de l'Amirauté; & à la fin du voyage, à l'Amirauté & au Bureau de la Marine. Informer le Secrétaire de l'Amirauté de ce qu'il a fait & de l'état de son Vaisseau; & entretenir les correspondances nécessaires avec tous les différens Officiers, chacun à l'égard des choses qui le concernent. Ne relâcher dans aucuns Ports, autres que ceux qui sont marqués dans ses Instructions, à moins qu'il n'y soit forcé par une nécessité indispensable; & dans ce cas, il ne doit point y séjourner sans besoin.

Quand il s'agit de mouiller, il doit avoir soin

ſoin de choiſir un Parage qui ſoit bon & ſûr. Il doit permettre aux Officiers de la Douane de venir à bord, & de viſiter ſon Vaiſſeau. Il doit revendiquer les Matelots Anglois, qui ſe trouvent ſur des Vaiſſeaux étrangers. Quand ſon Vaiſſeau a abſolument beſoin d'être carené dans les Païs étrangers, il doit le faire avec beaucoup d'œconomie. Il ne doit point peindre ſon Vaiſſeau, ni faire aucunes dépenſes qui ne ſoient néceſſaires. Il ne doit point ſans néceſſité prendre des Ouvriers étrangers pour radouber ſon Vaiſſeau; mais pour encourager ſes propres gens à le faire, il doit leur donner les appointemens extraordinaires preſcrits, de manière cependant qu'ils ne paſſent pas le nombre fixé.

Quand il eſt obligé de prendre de l'argent dans les Païs étrangers, il doit le faire au change le plus favorable. Il doit donner avis aux Officiers, à qui il appartient, des Lettres de change qu'il tire, & envoyer en Angleterre un état de ce qu'il a débourſé. Il doit mettre les uſtenſiles néceſſaires qu'il a achetés dans les Païs éloignés, entre les mains de ceux qui doivent les avoir ſous leur garde. Quand quelque Officier meurt, il doit mettre le ſcellé ſur ſes Livres & ſes Papiers, tant publics que particuliers, en préſence au moins de deux Officiers qui doivent y appliquer leurs cachets.

Lorſque quelque Officier, qui avoit ſous ſa garde des uſtenciles ou proviſions, vient à mourir, eſt ſuſpendu de ſes fonctions ou caſſé, il doit faire une viſite exacte & un inventaire de ce qui reſte de ces proviſions & munitions. Quand il eſt caſſé lui-même, il doit produire ſes ordres originaux qui n'ont

n'ont pas encore été exécutés à ſon ſucceſſeur, & lui en laiſſer des copies autentiques. Il doit auſſi lui remettre un regiſtre complet des Revues, & envoyer tous les autres Livres & Comptes aux Officiers à qui il appartient de les avoir. Quand il a eu commiſſion de paſſer d'un Vaiſſeau à un autre, il peut emmener avec lui la quantité du monde ſuivante, y compris ſes domeſtiques; ſavoir d'un Vaiſſeau du prémier rang, quatre-vingt perſonnes; d'un Vaiſſeau du ſecond rang, ſoixante-cinq; d'un Vaiſſeau du troiſième rang, cinquante; d'un du quatrième, quarante; d'un du cinquième, vingt; & d'un Vaiſſeau du ſixième rang, dix hommes.

Dans le cas d'un naufrage, ou de quelque autre accident, qui met le Vaiſſeau en danger de périr, il doit reſter le plus longtems qu'il lui eſt poſſible, & tâcher d'en ſauver tout ce qu'il peut.

Quand le Vaiſſeau revient au Port, où il doit être deſarmé, le Capitaine doit donner un mémoire des qualités de ce Vaiſſeau au Commiſſaire de la Marine réſident dans ce Port, & en envoyer un Duplicata au Conſeil de la Marine: il doit auſſi produire ſes Livres de paye, & en donner des extraits à ſes Officiers, afin qu'ils puiſſent ſe faire payer.

Il doit remettre ſon Vaiſſeau bien nettoyé entre les mains des Officiers du Baſſin dans lequel il doit être reſſerré. Il eſt reſponſable de la conduite de tous ceux qui étoient à bord de ſon Vaiſſeau, & des erreurs commiſes par ſon Ecrivain. Il ne doit point recevoir ſes gages ſans avoir des certificats convenables; & il eſt tenu de tous les dommages

mages occasionnés par sa négligence & ses irrégularités.

Les Commandans doivent donner bon exemple à leur monde, & punir le vice. Faire célébrer le Service divin réguliérement deux fois par jour. Les juremens, les imprécations & l'yvrognerie doivent être punis sur le champ, tant dans les Officiers que dans les Matelots, suivant les règles prescrites à cette occasion. Les Capitaines ne peuvent pas infliger de punition au-delà de douze coups de corde; mais si le crime mérite un châtiment plus sévère, il doit informer contre le coupable, & cependant le mettre aux fers. Ils n'ont pas le pouvoir d'absoudre ou de punir un Officier revêtu d'une commission : mais ils peuvent l'interdire & le mettre aux arrêts, jusqu'à ce qu'ils en ayent donné avis à un Commandant en chef ou au Sécrétaire de l'Amirauté. Aucun Officier inférieur au Capitaine n'a droit de faire punir. Les articles de guerre doivent être affichés dans quelque endroit public du Vaisseau, & on doit en faire lecture à l'Equipage une fois par mois. Règles de discipline.

Les Officiers Pavillon doivent saluer l'Amiral & Commandant en chef de la Flote, de quinze coups de canon, & les Capitaines doivent en tirer dix-sept : l'Amiral en rend deux de moins aux Officiers Pavillon, & quatre de moins aux Capitaines. Les Officiers Pavillon tirent treize coups pour saluer leur supérieur ou leur égal, mais plus ancien; & quand ils rendent le salut, ils tirent le même nombre de coups pour les Officiers Pavillon qui portent leur Pavillon au même mât qu'eux, & deux coups de moins Des Saluts.

pour

pour les autres & pour les Capitaines.

Un Capitaine qui ſalue un Amiral de la blanche ou de la bleue, doit tirer quinze coups, & treize pour les Vice-Amiraux & les Contre-Amiraux. Les Officiers Pavillon ne ſont pas obligés de rendre les ſaluts, lorſqu'il ſe trouve deux Vaiſſeaux de Sa Majeſté ou davantage, à moins qu'ils n'ayent ſalué tous ; alors il leur rend un nombre de coups raiſonnable, comme il le juge à propos.

Quand deux Eſcadres ſe rencontrent, il n'y a que les deux Commandans qui ſe font réciproquement les ſaluts ; les Vaiſſeaux ſeuls qui rencontrent une Eſcadre, où il y a plus d'un Pavillon, ne doivent ſaluer que le Pavillon principal. Les mêmes Vaiſſeaux ne doivent pas répéter les ſaluts, à moins qu'ils n'ayent été ſéparés depuis ſix mois au moins. Les Capitaines ne ſe ſaluent pas les uns les autres. Lorſqu'un Officier Pavillon, Commandant en chef, arbore pour la prémière fois ſon Pavillon, tous les ſimples Vaiſſeaux qui ſont préſens, doivent le ſalut du nombre de coups qui a été marqué ci-deſſus.

Les Vaiſſeaux étrangers qui rencontrant quelques Vaiſſeaux de Sa Majeſté dans les Mers Britanniques juſqu'au Cap de Finiſtère, ne baiſſent point leur Pavillon & leur voile de perroquet, doivent y être contraints : & on doit informer contre les Sujets qui négligent de les y contraindre. Les Vaiſſeaux de Sa Majeſté ne doivent baiſſer Pavillon devant perſonne dans l'étendue des Mers Britanniques, ni dans les Mers étrangères devant aucuns Vaiſſeaux étrangers, à moins qu'ils n'ayent baiſſé Pavillon les prémiers, ou qu'ils ne le faſſent en même tems.

Les

Les Commandans doivent avoir grand ſoin de maintenir les prérogatives de Sa Majeſté en toute occaſion, de protéger ſes Sujets, & de ne point inſulter ſes Amis ou Alliés.

On doit rendre coup pour coup à un Amiral étranger qui ſalue quelque Vaiſſeau de Sa Majeſté: ſi c'eſt un Vice-Amiral, l'Amiral lui rendra deux coups de moins: ſi c'eſt un Contre-Amiral, l'Amiral & le Vice-Amiral lui rendront deux coups de moins, & les Capitaines coup pour coup.

Les Capitaines doivent ſaluer les Places étrangères, d'autant de coups de canon que l'uſage le veut, pourvu qu'ils ſoient bien aſſurés qu'on leur rendra coup pour coup. Mais quand un Vaiſſeau porte un Pavillon, l'Officier Pavillon doit d'abord s'informer avec ſoin, & enſuite exiger qu'on lui rende les mêmes devoirs qu'on a coutume de rendre à ceux des autres Têtes couronnées.

Les Commandans doivent ſaluer les étrangers qui viennent ſur leur bord, à leur diſcrétion, & d'une manière convenable aux occaſions & à la dignité des perſonnes qui les viſitent; mais ils ſeront reſponſables de l'abus qu'ils feroient de cette liberté; ils doivent auparavant en demander congé au Commandant en chef ou au Capitaine plus ancien, s'il y en a.

Quand les Vaiſſeaux marchands, ſoit ſujets ou étrangers, ſaluent l'Amiral de la Flote, il doit leur rendre ſix coups de moins; les autres Officiers Pavillon quatre coups de moins, & les Vaiſſeaux de guerre commandés par des Capitaines, deux coups de moins. Si les Vaiſſeaux marchands ſont deux enſemble ou plus, on ne leur répond pas

pas qu'ils n'ayent tous fini; & alors on leur répond par tel nombre de coups que l'on juge à propos; mais on ne les salue qu'à une seule reprise.

Les Ducs & les Ambassadeurs qui viennent à bord des Vaisseaux de Sa Majesté, doivent être salués, à leur arrivée & à leur départ, de quinze coups de canon; les autres Ministres ou personnes de qualité seulement de onze coups, ou même moins à proportion de leur qualité.

Les réjouissances publiques doivent être célébrées par les Vaisseaux de Sa Majesté quand ils sont au Part, par autant de coups de canon qu'ils le jugent à propos, pourvu cependant qu'ils n'excèdent pas le nombre de vingt-un.

Tous les saluts doivent se faire avec les canons du plus haut pont. Les Vaisseaux & les Forts appartenans à Sa Majesté, ne doivent pas se saluer. Les cérémonies des funérailles s'observent, suivant les règles prescrites par l'Amirauté. Par-tout où il y a des Vaisseaux de Sa Majesté, les Vaisseaux marchands ne doivent plus tirer après la garde montée.

Ce qu'il faut observer touchant les Prises.

Les Prises ne doivent pas être dispersées avant qu'elles ayent été jugées de bonne prise par l'Amirauté. On doit faire interroger par le Juge de l'Amirauté quelques personnes de l'équipage des Vaisseaux que l'on prend, & faire examiner tous les Papiers qui se sont trouvés à bord. Les prisonniers, qui sont Sujets de Sa Majesté, doivent être observés étroitement, & examinés par-devant un Magistrat. Il faut avoir soin de mettre les Commissions des Armateurs en sureté; mais s'il ne s'en trouve point, ils sont traités comme des Pirates.

Un

Etat présent des Gages sur Mer.

	Liv.	sch.	den.
Un Amiral & Commandant en chef de la Flote doit avoir par jour,	5		
Un Amiral,	3	10	
Un Vice-Amiral,	2	10	
Un Contre-Amiral,	1	15	
Le prémier Capitaine de l'Amiral & Commandant en chef de la Flote,	1	15	
Le second Capitaine, & les Capitaines des autres Amiraux,	1		
Les Capitaines des Vice-Amiraux,		16	
Les Capitaines des Contre-Amiraux.		13	6

Mais si un Vice-Amiral sert dans un Vaisseau du prémier rang, ou un Contre-Amiral dans un Vaisseau du second rang, leurs Capitaines doivent avoir la paye ordinaire de ces Vaisseaux.

Les Officiers Pavillon doivent donner à leurs Capitaines un certificat du nombre de jours qu'ils ont servi sous eux, afin qu'ils puissent se faire payer.

	Liv.	sch.	den.
Le Secrétaire de l'Amiral de la Flote a tous les ans pour appointemens la somme de,	300.		
Celui de l'Amiral de la blanche ou de la bleue, Commandant en chef,	200		
Celui d'un Vice-Amiral ou d'un Contre-Amiral Commandant en chef,	150		
Celui d'un Commandant en chef avec un Capitaine sous lui,	100		

	Liv.	sch.	den.
Le Secrétaire des Amiraux de la blanche & de la bleue qui n'ont pas le Commandement en chef,	100		
Les Secrétaires des Vice-Amiraux & des Contre-Amiraux,	50		
Le Médecin, quand il y en a un, a par jour,	1		
Le Lieutenant Tréforier, quand il y en a un, a		6	8

Quand les Confeils de Guerre demandent la préfence d'un Juge député Avocat, ou d'un Prévôt, le prémier a huit fchelings par jour, & le dernier quatre fchelings par jour, pour le tems feulement que les Confeils durent. Un Maître d'Ecole a la même paye que les Exvolontaires, & outre cela vingt Livres de gratification tous les ans.

§. 19. *De la Marine des Danois.*

Situation du Danemarc.

Le Royaume de Danemarc a d'excellens Ports. Une partie de ce Royaume tient au Continent, l'autre confifte en Iles. Le Continent eft borné du côté de l'Occident & du Nord-Oueft par la Mer d'Allemagne: du côté du Nord & du Nord-oueft par l'entrée de la Mer Baltique, appellée le Détroit du Sund; du côté de l'Orient par la Mer Baltique, & du côté du Midi par l'Eyder, Rivière qui prend fa fource à deux lieues ou environ de la Mer Baltique du côté de l'Orient, coule vers l'Occident, & fe jette dans l'Océan à Toningue; deforte que fi on ouvroit un Canal depuis la fource de cette Rivière jufqu'à Kiel, ce qui forme le

le Continent du Danemarc, ce seroit une Ile parfaite.

Le Port de Coppenhague est le plus beau, & en même tems un des plus sûrs & des plus commodes de l'Europe. Il est entouré des Boulevars de la Ville, & l'entrée en est si étroite, qu'il n'y peut passer qu'un Vaisseau à la fois: on la ferme toutes les nuits; la Citadelle est d'un côté, & un Fort des mieux munis de l'autre. La Flote du Roi est dans ce Havre: chaque Vaisseau y a sa place marquée: l'endroit où est la Flote est entouré d'une galerie de bois bâtie dans l'eau, de manière que l'on peut voir de près tous les Vaisseaux aussi aisément que s'ils étoient à sec. Ce Havre peut contenir cinq cens Vaisseaux sans que les vents ni les Ennemis puissent les incommoder. Port de Coppenhague.

La Mer Baltique baigne la plus grande partie des Etats du Danemarc. On y entre par trois endroits; par le petit Belt, par le grand Belt, & par le Sund. Ce sont trois Détroits, dont le plus fréquenté est celui du Sund, situé entre l'Ile de Séelande & la Terre-ferme de Schonen. Tous les Vaisseaux qui passent le Sund, à la reserve des Vaisseaux Suédois, payent au Roi de Danemarc un péage, qui fait la meilleure partie de ses revenus. Ce Droit, qui n'étoit d'abord qu'une retribution volontaire des Vaisseaux marchands, laquelle devoit être employée à entretenir sur la Côte du Sund des Fanaux, est devenu depuis une espèce d'Imposition, que le Roi de Danemarc a soutenu à forces ouvertes, & qui a été le sujet de bien des démêlés. Détroit du Sund. Péage.

Les Iles qui dépendent du Danemarc forment une situation bien propre pour la navigation: aussi les Danois ont-ils toujours eu une Etendue de la Domination du Danemarc.

une Marine très puissante, & leur domination s'est-elle étendue fort loin. Ils possèdent l'Ile St. Thomas, une des Caribes, dans les Indes Occidentales; Christiansbourg, Fort sur la Côte de Guinée; & un autre dans les Indes Orientales sur la Côte de Coromandel, nommé Tranquebar.

Conquêtes des Danois à l'aide de leur Marine.

Par le moyen de la Marine, les Danois ont soumis trois fois l'Irlande, dix fois l'Angleterre, & quatre Rois de cette dernière ont été Danois. Ils ont dompté quatre fois les Esclavons: la Suède a été leur tributaire, & la Norvège est demeurée tout-à-fait dans leur dépendance. Par la navigation ils ont porté la terreur en tous lieux: ils se répandirent chez les Bataves, en Espagne, en Italie, à Constantinople; la France même ne se racheta de leurs fréquentes incursions que par la cession de la Normandie, l'une de ses plus belles Provinces, dans laquelle ils s'établirent.

Combien ils estimoient les Marins.

Les Marins étoient autrefois si honorés & si respectés chez ces Peuples du Nord, que, quand ils étoient tués les armes à la main, ou qu'ils mouroient de leurs blessures, on dressoit à leur gloire un bucher. C'étoit un Vaisseau qu'on tiroit à terre, & auquel, le Corps du défunt placé sur la Poupe, on mettoit le feu. Le métier de Pirate même n'étoit point flêtrissant, parce qu'il appartenoit à la noble profession de Marin.

Etat actuel de leur Marine.

La plupart des Rois de Danemarc ont cultivé la Marine, & leur histoire est pleine d'expéditions maritimes qu'ils ont faites depuis les tems les plus reculés. La Marine de ce Royaume est encore bien entretenue, comme on le peut voir par la liste

liste suivante des gros Vaisseaux qu'elle a actuellement, sans compter quelques Galiottes & autres Bâtimens de moindre importance.

Vaisseaux.	*Canons.*	*Hommes.*
Le Christianius-Quintus,	100	650.
Le Prince Frédéric,	84	600.
L'Eléphant,	84	600.
Les trois Couronnes,	84	600.
Le Lion de Norvège,	84	600.
Le Prince George,	82	600.
Le Prince Cour,	82	590.
Le Mercure,	76	510.
Le Mars,	76	500.
Les trois Lions,	70	490.
Le Plongeon,	70	490.
La Charlote-Amelie,	68	480.
L'Anne-Sophie,	66	470.
Le Cigne,	66	470.
Le Christian IV,	64	430.
Le Frédéric III,	56	400.
Le Gundenlew,	56	390.
Le Christiania,	58	390.
L'Oldenbourg,	56	360.
Le Lintworm,	46	330.
Le Sleeswig,	42	300.
Le Fero,	54	380.
L'Ange,	52	300.
Le Delmenhorst,	50	300.
Le Faucon de Suède,	48	250.
Le Neptune,	46	220.
Le Trident,	44	210.
Le Sauteur,	42	200.
Le Hummer,	34	160.
La Sirenne Danoise,	30	140.
Le Dragon,	28	140.
Le Faucon Blarce,	26	120.

§. 20. *De la Marine des Suédois.*

Avantages de la Suède pour la Navigation.

La Suède a de grand avantages pour la navigation, étant située sur la Mer Baltique, sur le Golfe de Bothnie, sur celui de Finlande, & possédant un grand nombre d'Iles. Stokholm, qui en est la Capitale, est un des meilleurs Ports de l'Europe. La Mer s'y jette par deux bouches aussi larges que profondes. Les Vaisseaux marchands y entrent à pleines voiles avec leur charge, & s'y trouvent tellement à l'abri, qu'ils n'ont besoin d'être retenus, ni par des ancres, ni par des cables; mais l'entrée & la sortie en sont longues & dangereuses. On a vu dans ce Port jusqu'à trois cens Vaisseaux.

Ses forces.

Autrefois les Rois de Suède entretenoient jusqu'à cinquante Vaisseaux de guerre en tems de paix. Dans la guerre que Jean III eut avec le Roi de Danemarc, sa Flote étoit composée de soixante-dix Vaisseaux de guerre, & de plusieurs autres Bâtimens. Le Roi de Suède peut lever, quand il lui plaît, plus de six mille Mariniers.

Sous Eric en 1420.

En 1420 Eric, ou plutot la Reine son Epouse, fit équiper une Flote de soixante-quinze Vaisseaux, montée de quatorze-mille hommes, pour aller fondre sur les Vaisseaux ennemis qui étoient à Stralsund, mais cette expédition ne réussit pas.

Sous Charles XI.

Charles XI, mort en 1697, ne fut pas heureux sur Mer; mais il travailla à cultiver la navigation, à rendre le Commerce des Suédois florissant, & à profiter de celui des Etrangers. La Marine fut un des principaux objets de la Commission qu'*il* éta-

établit contre les abus de son Royaume. Il fit du Havre de Carelscron, au-lieu du Port de Stokholm, le rendez-vous des Vaisseaux, parce que les glaces y sont plutôt fondues, & que les bois nécessaires pour la construction ou le radoub, sont dans son voisinage.

Ce Prince fit un beau réglement, dont le but étoit d'avoir en mer, en tout tems, une Flote de 60 voiles; &, en conséquence, il commença par faire construire 18 Vaisseaux, qui devoient être tous les ans augmentés de six autres. Il eut le tems de sentir le bon effet des ordres qu'il avoit établis pour la Marine. Il fit travailler à l'équipement d'une Flote de 20 Vaisseaux du prémier rang, de 10 du second, sans compter les Frégates, les Brulots & les Vaisseaux marchands, pour faire tête au Roi de Danemarc, qui armoit une Flote de 28 Vaisseaux de guerre.

Les soins qu'il consacra à la Marine, furent très avantageux aux Suédois, qui, portés à la guerre, s'étoient d'abord peu embarassés du Commerce, le laissant faire aux Etrangers, sur-tout aux Villes Anséatiques; mais éclairés depuis par la navigation sur les avantages du Commerce, ils ne s'y sont pas rendus moins célèbres & moins habiles que dans la guerre.

Sous Charles XII en 1700.

La Flote que Charles XII, Roi de Suède, opposa en 1700 à celle de Frédéric IV, Roi de Danemarc, étoit de 43 Vaisseaux. Le Vaisseau que montoit le Roi de Suède, étoit de 128 pièces de canon: on le regardoit comme le plus grand qui eût paru en Europe. La Flote du Roi de Danemarc étoit aussi très considérable; elle étoit

de 54 Bâtimens, tant Vaisseaux que Frégates.

Sous la Princesse Ulrique-Eléonore.

Le Commerce & la Navigation furent d'abord l'objet des soins de la Princesse Ulrique-Eléonore, qui succéda à Charles XII son frère; mais ces soins furent interrompus par les entreprises qu'ôsa former contre la Suède le Czar Pierre le Grand, qui regarda la mort de Charles, & l'épuisement où les grandes affaires qui l'avoient précédée avoient mis ce Royaume, comme l'occasion la plus favorable pour en triompher.

§. 21. *De la Marine des Moscovites.*

Point de Marine en Moscovie avant Pierre I.

Il n'y avoit point de Marine en Moscovie avant le règne de Pierre I, surnommé le Grand. Ce Prince, né au milieu d'un Peuple encore barbare, avoit auprès de sa personne, un Genevois, nommé François le Fort, qui étoit très bien instruit, & qui avoit beaucoup voyagé. Il s'entretenoit tous les jours avec lui, & en tiroit autant de lumières qu'il pouvoit sur le Commerce, sur la Navigation, sur la discipline des Armées, & les Mœurs de chaque Nation. Pour tirer plus de fruit de ses conversations sur la Marine, il y joignit quelque chose de ressemblant à la pratique, en faisant construire plusieurs Vaisseaux sur un Lac voisin de Moscou; & l'on conserve encore à Croonflot, comme un monument précieux, le prémier Bâtiment qu'il fit construire dans ce Lac.

Ce Prince apprit lui-même la maneuvre.

Ce fut là que le Czar établit une espèce de Marine: il en apprenoit la maneuvre; il y faisoit tous les exercices maritimes, &

& s'étant assujetti à passer par tous les grades, il y fit les fonctions d'Enseigne de Vaisseau, de Lieutenant & de Capitaine. Il réalisa enfin ce dont il paroissoit ne s'être d'abord fait qu'un jeu & un amusement, & entreprit de faire construire quarante Vaisseaux de guerre, dix Galiottes à bombes, vingt grandes Galères ou Galéasses, & trente autres Bâtimens.

Dans les voyages que fit ce Monarque, il étudia la politique des Souverains & les Mœurs des Peuples, il s'instruisit des détails de la Guerre & de la Marine; il ne crut pas indigne de Sa Majesté d'employer ses mains aux travaux les plus communs, & à la mécanique la plus grossière de la construction. Il étoit attentif aux lecons des savans Pilotes; il s'instruisoit des Rhumbs de vents, des proprietés de la Boussole, & dans les Cartes marines.

Fondation de St. Pétersbourg.

La fondation de St. Pétersbourg est seule capable d'immortaliser le Czar, qui en forma l'exécution aussi bien que le projet. Cette belle Ville est composée de plusieurs Iles formées par la Rivière de Newa, à un quart de lieue de son embouchure. Ces Iles n'étoient que des Marais impraticables, avant que ce Prince en eût fait choix pour y jetter les fondemens de St. Pétersbourg, aujourdhui Capitale de Russie, & qui pour l'abondance, le Commerce, le nombre de ses Habitans, les Arts, les Sciences, le disputa dès sa naissance aux plus célèbres Villes de l'Europe.

Comme la rapidité & la profondeur de la Rivière ne permettent point de bâtir des ponts, pour la communication des Iles qui forment la Ville, une infinité de Bateaux

de différentes espèces y supplée: presque toutes les personnes de condition ont les leurs. Il y a des Chantiers fortifiés, vastes & commodes, pour la construction des Vaisseaux & des Galères. La Rivière étant extrêmement large & profonde, les gros Vaisseaux marchands abordent jusque sous les fenêtres des maisons: les Vaisseaux de guerre le pourroient aussi, si les eaux n'étoient pas trop basses à l'embouchure de la Rivière; mais cela, mettant la Ville à couvert des bombardemens du côté de la Mer, devient un avantage. Dans ces endroits bas, n'y ayant que quelques passages, on les a marqués pour éviter les méprises aux Pilotes: c'est aussi ce peu de fonds qui oblige de se servir de carele pour faire sortir de la Rivière les Vaisseaux de guerre, lorsqu'ils ont été lancés à St. Pétersbourg, & qu'on les conduit à Croonflot, Port de mer bien fortifié à peu de distance, où on les arme & les équipe.

Cette fondation rend la Marine du Czar florissante.

L'établissement de St. Pétersbourg rendit la Marine du Czar florissante, & si formidable dans la Mer Baltique & dans les Golfes de Bothnie & de Finlande, qu'en 1708 sa Flote non seulement contint dans l'inaction celle de Suède, mais encore fit sans obstacle en Finlande, des descentes & de très grands ravages. En 1709 le Czar fit assiéger par mer & par terre Wibourg, Capitale de la Carélie, dans le Golfe de Finlande, Place importante aux Suédois. Cette Place attaquée avec beaucoup de vivacité, & battue par un feu continuel de 28 mortiers, fut obligée de se rendre.

Expéditions maritimes de ce Prince.

En 1714 le Czar cherchant les occasions de livrer un combat à la Flote Suédoise, se mit

mit en mer, & commanda lui-même l'Avant-garde de ses Galères. Il ne rencontra qu'une Escadre Suédoise, & l'attaqua avec tant de valeur, qu'après un combat de deux heures, il enleva six Galères, une Frégate, & trois petits Bâtimens. L'année suivante ce Prince fit une descente dans l'Ile de Gothland avec une Flote de trois cens Vaisseaux ; mais l'Amiral Suédois l'obligea de se retirer. Il s'approcha ensuite avec dix-neuf Vaisseaux de guerre, & un grand nombre de Bâtimens de transport, de Stockholm ; ce qui ne fit qu'y répandre la terreur, sans autre funeste suite.

Après la mort de Charles XII, Roi de Suède, arrivée en 1718, le Czar mit en mer en 1719 trente Vaisseaux, qui allèrent porter le fer & le feu sur presque toutes les Côtes de Suède. Ils s'avancèrent jusqu'à l'embouchure de la Rivière de Stokholm, où ils trouvèrent dix-neuf Bâtimens chargés de provisions pour cette Capitale; ils n'en purent enlever que cinq, le reste s'étant sauvé; mais ils se retirèrent à l'approche des Vaisseaux de la Reine, qui furent joints dans la Mer Baltique par une Escadre Angloise.

Puissance actuelle des Moscovites sur mer.

Pour juger de la puissance des Moscovites sur Mer, il suffit de dire qu'en 1729 ils avoient dans l'Arsenal de Pétersbourg trois mille canons de fer, treize cens de bronze, des mortiers, des bombes & des boulets à proportion; qu'on comptoit dans le Port de cette Ville douze Frégates, quarante-six grosses Galères, soixante petits Bâtimens; à Croonslot trente-six Vaisseaux de ligne, & quatre Frégates; à Revel seize Vaisseaux de ligne, & cinq Frégates; & sur la

la Mer Caſpienne vingt-deux voiles. Les Vaiſſeaux de tranſport ne ſont point compris dans ce détail.

La Moſcovie eſt une des plus vaſtes Contrées de l'Univers, & diſpoſée de manière, qu'elle ſe communique aiſément, non ſeulement à elle-même, mais encore à toutes les parties de l'Aſie.

§. 22. *De la Marine des François.*

Grand nombre de Ports en France.

La France eſt un des Etats du Monde le plus avantageuſement ſitué pour la Navigation. Baignée au Couchant, au Nord, au Midi, par l'Océan & la Méditerranée, elle a des moyens faciles de porter ſon Commerce & ſes armes par-tout. Ses Côtes ſont d'une vaſte étendue & garnies d'excellens Ports, de Havres naturels, ou artificiels, de Plages commodes, de Rades ſûres & de bon abri. On compte depuis Calais juſqu'à St. Jean-de-Luz plus de Ports qu'il n'y en a dans l'Eſpagne entière, quoiqu'elle ſoit preſque toute environnée de la Mer.

Joignez à cette ſituation favorable de la France, l'avantage qu'elle a de produire abondamment, & de ſon propre fonds, toutes les choſes néceſſaires à la conſtruction, à l'armement & à l'équipement des Vaiſſeaux. Le grand nombre de ſes Rivières rend facile le tranſport de ces matériaux.

Quatre époques de la Marine Françoiſe.

L'hiſtoire de la Marine Françoiſe, peut être conſiderée ſous quatre époques principales. Les Navigations des Gaulois en ſont la prémière époque. Le vuide immenſe qui ſe trouve depuis l'établiſſement de la Monarchie juſqu'à Charlemagne, donne lieu

lieu de fixer la seconde époque au glorieux règne de ce Prince. Les Croisades, expéditions malheureuses, & plus utiles à la Marine qu'à la Religion qui en faisoit l'objet, appartiennent à la troisième époque. La quatrième commence au règne de Louis XIV.

Marine des anciens Gaulois.

La Marine fut cultivée avec soin par les anciens Gaulois, & leur habileté dans la Navigation les servit utilement pour le Commerce, pour l'établissement de leurs Colonies, pour la défense de leurs Côtes, & pour les descentes qu'ils eurent occasion de faire sur celles de leurs Ennemis. Mais cette Nation toute guerrière n'a laissé aucun monument historique, qui soit parvenu jusqu'à nous. On est obligé d'en chercher l'histoire dans les Ecrivains Grecs & Latins, & de se contenter du peu qu'ils nous en ont appris.

Ports du tems de César.

Rien ne fait mieux voir combien la Marine a été florissante dans l'ancienne Gaule, que le grand nombre de Ports célèbres, que ses habitans possédoient sur l'une & l'autre Mer. Le Port d'Arles sur la Méditerranée étoit fameux du tems de César, qui dans l'espace d'un mois, à compter du jour que le bois fut abattu, y fit construire douze Galères. Celui de Narbonne, qui ne subsiste plus, étoit une espèce d'entrepôt, où abordoient les Flotes de l'Orient, celles de l'Afrique, d'Espagne & de Sicile. Celui d'Aigues-mortes, que les sables amoncelés par le Rhône ont détruit; & ceux de Montpellier, de Toulon, d'Antibes & de Fréjus, où les Vaisseaux d'Auguste se retiroient, étoient tous très considérables. Sur l'Océan étoient les Ports de Bourdeaux & de Vannes,

nes, ceux de la Saintonge & du Poitou, & celui de Corbilon ſur la Loire, que quelques-uns prennent pour Nantes, d'autres pour Blois.

Ce n'eſt qu'au tems de Jules-Céſar que l'hiſtoire peut remonter pour donner une juſte idée de la navigation des Gaulois. Leur Marine paroit alors dans un mouvement extraordinaire. Céſar, pour faire tête aux Flotes nombreuſes des Gaulois, fut obligé de faire conſtruire des Vaiſſeaux dans leurs propres Ports, & plus ſouvent encore de ſe ſervir de ceux des Gaulois mêmes, qui lui étoient attachés. Ainſi, comme il ſe ſervit des forces maritimes des Peuples qu'il avoit ſoumis, contre celles des autres Nations de la Gaule, on peut juger par la quantité prodigieuſe des Bâtimens qu'armoient les deux partis, de la force réciproque de leur Marine.

La Ville de Marſeille, fondée, à ce qu'on prétend par les Phocéens, a produit de célèbres Navigateurs. Ses habitans, ayant pris de leurs fondateurs le goût de la Navigation, ſe rendirent puiſſans ſur mer & redoutables à leurs voiſins: ils bâtirent des Villes au milieu des terres, & ſur les rivages de la Méditerranée. Nice eſt une de leurs fondations. Ils firent des Loix nautiques, à l'exemple des Rhodiens, & leur expérience maritime leur attira la conſidération des Romains.

Vannes, ſituée à deux lieues de la Mer, étoit auſſi très puiſſante. Du tems de Céſar elle avoit une très grande autorité ſur toutes les Villes maritimes; tous les Ports des Côtes voiſines étoient ſous ſa domination; elle étoit liée avec l'Angleterre par les in-

térêts du Commerce; & tant par l'habileté de ſes Navigateurs, que par le grand nombre de ſes Vaiſſeaux, elle auroit aiſément triomphé des Romains ſur l'Océan, ſi ceux-ci n'avoient ſuppléé par la ruſe au défaut de l'expérience.

Les Peuples de la Saintonge & les Poitevins étoient auſſi puiſſans ſur mer, & Céſar ſe ſervit de leurs Vaiſſeaux contre ceux des habitans de Vannes.

Tel étoit l'état de la Marine des Gaulois avant & après leur aſſujettiſſement aux Romains. Mais depuis cette prémière époque juſqu'à Charlemagne la Navigation a été peu connue en France. Comme cet Etat étoit alors partagé entre pluſieurs frères, ils ne s'occupoient que des guerres qu'ils ſe faiſoient les uns aux autres, & n'avoient pas beſoin de Vaiſſeaux, puiſqu'ils ne portoient point leurs armes au-delà des terres qu'ils ſe diſputoient.

Etat de la Marine ſous Charlemagne.

Charlemagne ayant reculé les limites de ſon Empire au-delà du Danube & du Rhin, prévit ſagement que, dès qu'il s'éloigneroit de la France, ſes Côtes ſur l'une & l'autre Mer, ſeroient expoſées aux incurſions des Barbares. Pour s'oppoſer à leurs deſcente, il établit une bonne Garde marine, & entretint des Vaiſſeaux Gardes-Côtes, bien équipés & bien armés, qui croiſoient continuellement, ſoit à l'embouchure des Rivières, ſoit ſur les Côtes de France & d'Allemagne, & ſur celles de Provence & de toute l'Italie. Ainſi, par le moyen de ſa Marine, il mit non ſeulement ſes Etats à l'abri des inſultes qu'ils avoient ſi ſouvent eſſuiées de la part des Sarazins & des Normands; mais ſes Vaiſſeaux battirent encore leurs

leurs Flotes près des Iles de Sardaigne, de Corse, de Majorque, & de Minorque, prirent & coulèrent à fond plusieurs de leurs Bâtimens, leur enlevèrent tout le butin dont ils s'étoient emparés, & revinrent enfin plus d'une fois chargés des Etendarts qu'ils leur avoient pris, & des prisonniers faits sur eux.

Les guerres continuelles, dont Charlemagne fut occupé pendant tout son règne, ne l'empêchèrent point de donner la plus sérieuse attention aux affaires de la Mer. Il parcourut toutes ses Côtes, & les fit mettre en bon état. Il fit rétablir à Bologne un ancien Phare bâti par les Romains, & que les habitans de cette Ville avoient laissé ruiner par négligence.

Incursions des Barbares.

Les Successeurs de ce Prince n'eurent pas fort à cœur l'entretien de la Marine. Ils laissèrent les Normands & les Sarazins infester les Mers, & eurent le chagrin de voir leurs Etats désolés par leurs incursions. Les Normands, ces Pirates rédoutables, courant les Mers avec de fortes Escadres, & quelquefois avec des Flotes de cent vingt ou de deux cens voiles, portoient la terreur par toute la France.

Ravages des Normands.

Sous les règnes de Louis le Débonnaire & de Charles le Chauve, ils entroient par l'embouchure des Rivières qui n'étoient pas défendues, & ravageoient les plus belles Provinces. Ils remontèrent plusieurs fois la Seine, firent d'effroyables dégâts dans la Ville de Rouen, répandirent l'allarme dans Paris, tirèrent de grosses contributions de l'Abbaye de St. Germain-des-Prés, & firent trembler les Rois de France sur leur trône. Il falloit capituler avec eux, pour les obli-

ger

ger de ſe retirer, & ce n'étoit jamais qu'à prix d'argent, ou quand ils étoient raſſaſiés de butin. Ils venoient par la Garonne déſoler Bourdeaux, & ſaccager Toulouſe; ils exerçoient par la Loire leurs brigandages juſqu'à Orléans; par le Rhône & la Somme ils ravageoient les Provinces, que ces Rivières arroſoient; ils paroiſſoient à l'improviſte, attaquoient de même, ſe répandoient comme une torrent, & laiſſoient par-tout de cruelles marques de leur paſſage. Enfin ils forcèrent les François à les laiſſer établir dans le Royaume de Neuſtrie, qui, de leur nom, prit celui de Normandie.

Etat de la Navigation du tems des Croiſades.

Les Croiſades, qui commencèrent ſous Philippe I, obligèrent les François à équiper des Vaiſſeaux, & la Marine parut alors ſe rétablir en France. Cependant du Tillet remarque, que les Rois de France ſe ſervoient pour ces expéditions de Navigateurs Genois, Eſpagnols, & d'autres Nations voiſines, qui avoient des Vaiſſeaux en mer.

Ce fut dans le tems des Croiſades, & à proprement parler, ſous le règne de St. Louis ſeulement, que la Dignité d'Amiral de France commença à avoir rang parmi les grandes Dignités du Royaume. Auparavant le pouvoir d'Amiral, qui n'étoit donné que par commiſſion, ſe bornoit à quelque Côte maritime, comme celles de Normandie, de Bretagne, de Guyenne. Les Gouverneurs de ces Provinces joignoient à leurs titres celui d'Amiral, & les Gouverneurs de Bretagne ſont encore en poſſeſſion de ce titre, & des droits d'Amirauté, dans l'étendue de leur Gouvernement.

Les différends ſurvenus entre la France & l'Angleterre, du tems de Philippe-Auguſte,

guste, se renouvellèrent sous Philippe-le-Bel, & donnèrent lieu à un grand nombre d'expéditions maritimes.

Sous Charles VII & Louïs XI.

La Marine fut languissante sous Charles VII & sous Louïs XI. Les guerres de l'un pour reconquerir son Royaume, & les démêlés continuels de l'autre avec les Ducs de Bourgogne & de Bretagne, ne les obligèrent point à des armemens maritimes. On voit seulement sous le règne de Charles VII, que ce Prince fit équiper une Flote, sur laquelle on embarqua quatre mille Soldats, & dont Pierre de Brezé, Sénéchal de Normandie, eut le Commandement. Elle partit de Honfleur le 20 d'Aout 1457, & cinglant vers les Côtes d'Angleterre, alla faire une descente à Sandwich, dans le Comté de Kent. Brezé se rendit maître du Port, où il prit trois Vaisseaux, s'empara de la Ville, & la pilla; mais ne pouvant la garder, il fit sa retraite avec un riche butin, & beaucoup de prisonniers.

Bonne Marine sous Charles VIII.

Les projets de Charles VIII l'engagèrent à avoir une bonne Marine. Ce Prince ayant formé le dessein de conquerir le Royaume de Naples, usurpé par la Maison d'Arragon, fit sortir de ses Ports une Flote de soixante dix-sept Vaisseaux, & selon d'autres, de dix-huit Galères, huit Galéasses, & neuf autres Bâtimens.

Sous Louïs XII.

Louïs XII, en succédant à Charles VIII, ne perdit point de vue les Etats d'Italie, auxquels il avoit des prétentions. Pour faciliter le succès de ses entreprises, il entretint toujours des Vaisseaux sur la Méditerranée. Il fit partir de Provence, sous les ordres du Seigneur de Ravestein, Gouverneur de Gènes, une Flote composée de

seize

seize gros Vaisseaux, l'un desquels portoit douze cens Soldats, sans compter les Matelots, & deux cens pièces d'artillerie, dont quatorze étoient de gros calibre. A ces Bâtimens il en joignit plusieurs autres, propres à faire des descentes, ou à transporter des vivres.

Sous François I.

François I, attaqué en même tems par l'Empereur Charlequint & par Henri VIII Roi d'Angleterre, ne put se dispenser d'augmenter ses forces maritimes. Il fit venir dans l'Océan les Galères qu'il avoit sur la Méditerranée au nombre de vingt-cinq. Elles étoient commandées par le Capitaine Polin, depuis plus connu sous le nom de Baron de la Garde. Le Roi joignit à ces vingt-cinq Galères dix Navires que les Genois lui fournirent; & avec ceux qu'il avoit dans ses Ports, il composa une Flote de cent cinquante Navires ronds, ou gros Vaisseaux, & de soixante autres moindres.

Cette Flote fut commandée par l'Amiral d'Annebaut, qui fit voile vers l'Angleterre, fit descente dans l'Ile de Wigt & en quelques autres endroits de la Côte, qu'il ravagea à la vue de la Flote Angloise, qui n'ôsa jamais s'engager à un combat général.

Sous Henri II.

Henri II se contenta d'entretenir ce qu'il avoit trouvé de Vaisseaux à son avènement à la Couronne & n'en fit pas construire beaucoup de nouveaux. Il ne laissa pas de se rendre redoutable à ses voisins sur la Mer, & il s'y fit sous son règne quelques expéditions assez considérables.

La Guerre civile qui s'alluma en France sous le règne des Fils de ce Prince ne leur per-

permit guère de se faire craindre sur la Mer; & dans cette conjoncture Elizabeth, Reine d'Angleterre, ayant fait construire un grand nombre de Vaisseaux, assura en quelque façon l'empire de cet élement à sa Nation.

Décadence de la Marine causée par les Guerres Civiles.

C'est au tems de ces Guerres Civiles qu'on doit fixer la décadence entière de la Marine en France. Cette décadence fut telle, que lorsque Henri IV fut parvenu à la Couronne, il se trouva exposé sur la Mer aux insultes des Princes ses voisins.

On peut juger de l'état où se trouvoit la Marine sous le règne de ce Monarque par ce que le Cardinal d'Ossat en écrivoit à Mr. de Villeroi. Il se plaignoit continuellement à ce Ministre, de ce que Henri IV n'avoit aucuns Vaisseaux sur mer ni dans ses Ports, quoiqu'il en eût un besoin extrême. Il lui représentoit qu'il étoit étonnant que le Roi eût été obligé d'emprunter les Galères du Pape, celles du Grand Duc de Toscane & du Grand Maître de Malthe, pour transporter en France Marie de Médicis; qu'il souffrît que quatre misérables Galères du Grand Duc désolassent la France, & la tinssent comme enchaînée; & enfin, qu'un Royaume, tel que la France, ne fût pas en état de réprimer l'insolence du moindre Pirate. Il est vrai que Henri IV avoit résolu de rétablir la Marine & le Commerce; mais la mort prématurée de ce Prince l'empêcha d'exécuter ce dessein.

Elle est rétablie par le Cardinal de Richelieu.

Le rétablissement de la Marine de France paroissoit reservé au Cardinal de Richelieu, l'un de ces hommes rares, qui naissent quelquefois pour relever la gloire d'une Nation. Il connoissoit le génie des François

çois capable de tout, & l'expérience lui avoit appris par divers essais, que la Nation pouvoit signaler sa valeur sur la Mer aussi bien que sur la Terre. Il ne manqua pas d'engager Louïs XIII à suivre par l'exécution les solides maximes qu'il établit lui-même dans son Testament politique (*a*).

Les Rochelois s'étant revoltés, quelques Vaisseaux marchands, qu'on avoit armés en guerre, furent envoyés contre eux dès l'an 1621. Ceux qui les commandoient, s'éprouvèrent diverses fois avec les Rochelois, & s'aquitèrent dignement de leur emploi. L'année suivante on fit venir quelques Galères de la Méditerranée ; on y joignit plusieurs Vaisseaux tirés des Ports, & six Galions de Malthe. Le Duc de Guise commanda cette Flote, & battit les Rochelois.

L'an 1626 le Duc de Montmorenci, Amiral de France, gagna une autre victoire sur ces mêmes ennemis, & ensuite remit la charge d'Amiral entre les mains du Roi qui la supprima, & créa celle de Grand-Maître, Chef & Surintendant Général de la Navigation & Commerce de France, dont il pourvut le Cardinal de Richelieu. Cette charge lui mettoit en main toute l'autorité sur la Marine, & laissoit au Roi la liberté de faire commander ses Flotes par qui bon lui sembleroit, n'y ayant plus d'Amiral de France en titre d'office.

Dès l'année suivante le Cardinal eut permission du Roi de faire bâtir des Vaisseaux. Il établit à Brouages & au Havre-de-Grace des

(*a*) Part. II, Chap. IX, Sect. V, de la Puissance sur la Mer.

des fontes de canons destinés pour les armer. On en établit depuis une autre à Marseille; &, pour accoutumer les François à la mer, on fit des Compagnies de Commerce pour les Iles de l'Amérique & pour le Canada.

La prise de la Rochelle en 1628 ôta à Louïs XIII un grand sujet d'inquiétude pour son Etat, & lui donna moyen de poursuivre ses desseins pour la Marine. On nétoya les Ports, on en fortifia quelques-uns, on y fit des Magasins; défenses furent faites à tous Pilotes, Calfateurs, Canoniers, Charpentiers, Matelots, Pêcheurs, & tous autres servans à la construction des Navires, construction de cordages, &c. d'aller servir hors du Royaume chez les Princes étrangers. On établit des Ecoles d'Hydrographie, & l'on fit d'autres semblables Ordonnances & Etablissemens par raport à la Marine, & l'exécution suivit.

Ce grand projet se trouva fort avancé en 1635, lorsque la Guerre s'alluma entre la France & l'Espagne. Il se fit dès les prémières années de cette Guerre plusieurs actions mémorables sur la Mer. Huit nouvelles Galères & plusieurs Navires de guerre, que le Roi avoit fait construire, y furent employés avec succès.

Le Cardinal mourut en 1642, & il eut la satisfaction de voir, avant sa mort, les avantages & la gloire que la France tira des soins qu'il avoit donnés au rétablissement de la Marine. On construisit de son tems des Vaisseaux d'une grandeur considérable. Le plus fameux fut le Vaisseau nommé la Couronne. Il étoit de soixante douze pièces de canon, très fort de bois; il

il avoit 200 pieds de longueur & 46 de largeur, & étoit très bon voilier. Les Anglois, les Hollandois, & les autres étrangers habiles dans la Marine, venoient le voir par curiosité. Avant la mort du Cardinal, Louïs XIII, selon un état de la France, avoit 35 Galères, & 60 Vaisseaux ronds.

Etat de la Marine sous la Minorité de LouïsXIV.

Ce nombre diminua beaucoup sous la minorité de Louïs XIV. Cependant avant les Guerres civiles de l'an 1649, il y avoit encore 25 Galères & 30 Vaisseaux de haut bord; mais ces Guerres, jointes aux étrangères, causèrent une nouvelle décadence de la Marine, & Louïs XIV pensa à la rétablir.

Lorsque ce Prince prit en main les rennes du Gouvernement, la Marine de France étoit peu de chose. Il n'y avoit point de ces Vaisseaux qu'on a appellés depuis du prémier & du second rang, il y en avoit même peu de ceux des rangs inférieurs; & parmi ceux-ci il n'y en avoit que peu qui fussent en état de servir: desorte que Mr. Colbert en fit dépecer quelques-uns, en vendit quelques autres; & de tout ce qu'il y en avoit en 1661, il ne s'en trouvoit plus que huit de service en 1671, trois du troisième rang, quatre du quatrième rang, & un du cinquième rang.

L'Artillerie de Mer étoit réduite à 570 pièces de canons de fonte, & à 475 de fer, tant grosses que petites, depuis trente-six jusqu'à deux de calibre. En 1664, pour l'expédition de Gigeri, on ne mit en mer que 15 ou 16 Vaisseaux, auxquels se joignirent des Vaisseaux de Malthe & de Hollande. Tous ces Vaisseaux même n'avoient pas été construits en France: car

avant 1661 on en achetoit des Païs étrangers, ou l'on en louoit quelques-uns pour un tems. Quant à ceux qu'on bâtissoit en France, on faisoit un état de tout ce qui étoit nécessaire pour la construction : on envoyoit cet état en Hollande à un Marchand qui achetoit le tout, & l'envoyoit en France au lieu où le Roi avoit résolu de bâtir le Vaisseau.

Elle reprend vigueur par les soins de Colbert.

Un des prémiers soins de Mr. Colbert fut d'établir des Manufactures dans le Royaume pour les fournitures qu'on étoit obligé de tirer des Païs étrangers, & par ce moyen on se passa d'eux pour la construction des Vaisseaux, & l'on en bâtit plusieurs.

En 1665 on commença de faire un enrôlement de Matelots. Mr. Colbert du Terron, Intendant de la Marine en Ponant, fit faire les rôles, & détermina la solde de ceux qui seroient enrôlés, pour se servir d'eux dans le besoin.

En 1667 il se fit un armement considérable à Brest. La Flote devoit être de 60 Vaisseaux, dont l'Amiral étoit de 80 canons. Il y en avoit un de 66 canons, & le reste, pour la plupart au-dessous.

En 1668 on s'appliqua plus que jamais au rétablissement de la Navigation & de toute la Marine, & il se fit un enrôlement général des Matelots par classes. On en fit trois classes, qui devoient servir alternativement sur les Vaisseaux de guerre du Roi & sur les Vaisseaux des Négocians.

On fit dans la suite cinq classes en Bretagne, au-lieu de trois, pour la commodité du Païs, & les Matelots ne devoient servir que de cinq ans en cinq ans sur les Vaisseaux du Roi, & les quatre autres années

sur

ſur les Vaiſſeaux marchands à leur volonté. Ces ordres ainſi exécutés facilitèrent beaucoup les armemens des Flotes de guerre, ſans qu'on fût contraint d'interrompre le Commerce, & fermer les Ports, comme on étoit obligé de faire avant l'établisſement des claſſes.

En 1681 il ſe trouva ſoixante mille Matelots enrôlés, & diviſés par claſſes dans les Provinces maritimes du Royaume.

On établit un Conſeil de conſtruction dans les Ports, pour délibérer touchant les proportions & le Gabarit des Vaiſſeaux qu'on mettoit ſur le chantier, & que l'on conſtruiſoit dans les Arſenaux de Marine, & touchant le radoub de ceux qui en avoient beſoin.

On continua de conſtruire quantité de Vaiſſeaux, & les plus forts qu'on eût encore vus ſur la Mer, dont pluſieurs portoient 90 & juſqu'à plus de 100 pièces de canon. Le nombre augmenta toujours dans la ſuite, & Louis XIV eut près de 100 Vaiſſeaux de ligne, outre quantité de Frégates légères, de Brulots, de Galiotes à bombes, de Flutes, & d'autres Bâtimens de ſuite.

On fit cinq principaux Arſenaux de Marine, pour armer ces Vaiſſeaux, ſavoir Breſt, Rochefort, Toulon, Dunkerque & le Havre.

Dès l'an 1672 Louïs XIV ſe trouva ſi fort ſur la Mer, qu'il fut en état de joindre 30 Vaiſſeaux de ligne à la Flote de Charles II, Roi d'Angleterre, pour attaquer la Flote Hollandoiſe, commandée par le fameux Ruyter.

Je terminerai cet article par quelques remarques aſſez intéreſſantes ſur l'état de la Marine en France ſous les trois prémières Races.

 L'his-

Marine de France ſous la prémière Race.

L'hiſtoire de la prémière Race eſt extrêmement ſtérile ſur ce ſujet. Nous ſavons ſeulement par le petit nombre de faits qu'elle nous fournit, que les François, dès le commencement de la Monarchie dans les Gaules, équipèrent des Flotes ſur l'Océan. Il paroit encore par un paſſage de l'Hiſtorien Procope qu'ils en avoient auſſi ſur la Méditerranée; car, après avoir parlé du Traité par lequel l'Empereur Juſtinien leur céda la Provence, pour les détacher de la Ligue qu'ils avoient faite contre lui avec Vitigès, Roi des Oſtrogoths d'Italie, il ajoute ces paroles: *Depuis ce tems-là les François furent abſolument maîtres de Marſeille, Colonie des Phocéens, & en poſſeſſion de cette Mer.*

Sous la ſeconde Race.

Les faits arrivés ſous la ſeconde Race ne nous inſtruiſent guère davantage ſur la Marine de ces tems-là. Nous avons déja vu ci-deſſus (*a*) que Charlemagne fut fort puiſſant ſur Mer, & que les précautions qu'il prit, empêchèrent les Normands & autres Pirates de faire impunément des deſcentes dans ſes Etats. Mais les beaux ordres de ce Prince furent négligés ſous Louïs le Débonnaire ſon Succeſſeur, & encore plus ſous Charles le Chauve, qui les renouvella cependant dans l'Aſſemblée de Touſi en l'an 865. On n'a point de détail bien inſtructif touchant la police que fit obſerver Charlemagne, ni de la manière dont les Vaiſſeaux étoient conſtruits, ni de la diſcipline qui s'obſervoit dans les Flotes.

Sous la troiſième Race.

La troiſième Race nous fournit plus de faits & de meilleures inſtructions. Depuis Hu-

(*a*) Pag. 529.

Hugues Capet jusqu'à Philippe-Auguste il n'y avoit point d'Armées Royales composées de Vaisseaux François, ou armés aux dépens des François, sous les ordres du Roi de France, & pour son service. La raison en est, que ces prémiers Rois de la troisième Race avoient très peu de Ports en leur puissance, parce que la plupart des Provinces maritimes du Royaume étoient sous la domination des Grands Vassaux, qui, durant la seconde Race, s'étoient érigés en Souverains. Une autre raison, c'est que depuis que les Normands furent établis dans la Province, à laquelle ils ont donné leur nom, on ne vit plus guère de Flotes des païs du Nord venir infester les Côtes de France.

Philippe-Auguste doit être regardé comme le Restaurateur de la puissance des François sur la Mer. Ce Prince, après avoir conquis presque toute la Normandie, & fait d'autres conquêtes en Bretagne, en Poitou, & ailleurs, sur le Roi Jean d'Angleterre, forma le projet de porter la guerre chez son Ennemi. Il fit travailler partout à construire des Vaisseaux, & enfin il se trouva en état de mettre sur pied une Flote de dix-sept cens voiles. La plus grande partie de cette nombreuse Flote fut mise dans le Port de Dam auprès de Bruges, & le reste demeura en rade, ou le long de la Côte. Mais cette Flote fut surprise & ruinée par Ferrand, Comte de Flandre, ligué contre la France avec Jean, Roi d'Angleterre, & l'Empereur Othon. Nonobstant cette perte, Philippe-Auguste trouva encore assez de Vaisseaux pour composer une Flote qui alla au secours de son

Fils Louïs resserré dans Londres. Cette Flote fut encore défaite; & il fallut que le Prince capitulât pour son retour en France.

La Marine de France ainsi ruinée fut rétablie par St. Louïs, & elle se maintint jusqu'à la prise du Roi Jean. Il ne fut plus mention de Flote en France sous ce dernier Roi, sur-tout depuis sa prison à la journée de Poitiers. Mais Charles V rétablit encore la Marine, & Charles VI, son Fils, se rendit sur la Mer aussi redoutable que ses prédécesseurs. On a vu ci-dessus quel fut l'état de la Marine sous Charles VII & ses successeurs.

Les Vaisseaux dont on composoit les Flotes sous la troisième Race étoient, pour la plupart, ceux-là mêmes dont les Marchands se servoient pour leurs voyages & pour leur Commerce; mais, quand on les armoit pour une Flote, on les appelloit Vaisseaux de guerre. C'est ainsi que s'exprime Guillaume le Breton, dès le tems de Philippe-Auguste, en parlant de la Flote Angloise qui vint attaquer celle de ce Prince sur les Côtes de Flandre.

Hesternum, Rex, ante diem Salebericus Heros
Boloniusque Comes cum gentis millibus Anglæ
Belligeris subito Ratibus longisque Galeis
Applicuere simul prope nos.

Les *Galées*, dont il est fait mention dans un de ces Vers, étoient les plus grands & les plus formidables Vaisseaux de guerre de ces prémiers tems de la troisième Race, & le furent encore longtems depuis. C'est ce que

que marque ce Vers, cité par Matthieu Paris ſous l'an 1243.

In terris Galeas, in aquis formido Galeias.

Ces *Galées* étoient des Vaiſſeaux à rames & à voiles. On leur donnoit auſſi le nom de *Naves longæ*, parce qu'elles étoient fort longues, & celui de *Naves roſtratæ*, c'eſt-à-dire, *Navires à bec.* Le nom de *Galée* fut depuis changé en celui de *Galère.* Le mot de *Galère* devint en uſage en France ſous Louïs XII. De *Galée* eſt encore venu le mot de *Galion*, qui ſignifioit autrefois une *petite Galée*, autre Vaiſſeau de guerre. Les Auteurs François lui donnent auſſi le nom de *Galiot.*

L'Amiraut en un Galiot
Fait entrer ô li ſans attente
Arbalêtriers encore quarante.

Mais les Vaiſſeaux qu'on nomme aujourdhui Galions, ſont beaucoup plus grands & d'une toute autre ſtructure que les Galères. Les *Galeïdes* étoient les mêmes que les Galions de ces tems-là. De Galée eſt encore venu *Galéaſſe*, qui eſt une eſpèce de Vaiſſeau en uſage ſur la Méditerranée.

Dans un Traité cité par du Cange, il eſt fait mention de quelques autres eſpèces de Vaiſſeaux de guerre de ces anciens tems, en ces termes: *Ledit Amiral doit avoir de tous Vaiſſeaux appartenant à la guerre l'adminiſtration, comme Barges, Galées, & Horquées, & Ballenjers & autres.*

Le mot de *Barges* ſe trouve ſouvent avec la même ſignification que celui de *Barca*, une

une *Barque* qui n'étoit qu'un grand Bateau, ou la Chaloupe d'un plus grand Vaiſſeau. Cependant, dans une Chartre de l'an 1080, il eſt parlé de la *Barge* comme d'un grand Vaiſſeau, & il en eſt fait presque toujours mention dans les Auteurs François, lorſqu'il s'agit d'expéditions navales.

Se vont entre eux el port ferir
Qui mult orent lors né (a), & Barges.

C'eſt ainſi que parle Guillaume Guyart ſous l'an 1395, & Ville Hardouin dit: *Cil qui de Conſtantinople leur venoient aidier en Barges.*

Les *Ballinjers* étoient auſſi mis au nombre des Vaiſſeaux de guerre. *Les Ennemis*, dit Walſingam dans l'hiſtoire du règne de Richard II, Roi d'Angleterre, *avoient armé cinq Vaiſſeaux de guerre de ceux qu'on appelle Balingers.* Voici ce qu'en dit Froiſſart, en parlant du grand armement que fit Charles VI, pour aller faire deſcente en Angleterre. „ En ce tems-là les apparences „ de plante de Navires, de Galées, de „ Vaiſſeaux & de Balangers, pour paſſer en „ Angleterre le Roi de France & ſes gens, „ étoient ſi grandes, que le plus vieil „ homme qui vivoit, n'avoit point veu „ n'ouï parler de choſe pareille ".

Il y avoit auſſi dans ces tems-là des *Brigantins*, qui étoient, dit Froiſſart, *une maniere de Vaiſſeaux courans*, c'eſt-à-dire, apparemment, des Vaiſſeaux légers.

Sous le règne de Charles VI on commence

(a) *Nefs, Navires.*

ce à parler d'une autre espèce de Vaisseau, qu'on appelloit *Caraque*, & des plus grands que l'on fit alors.

Les *Rambergers* étoient en usage chez les Anglois du tems de François I, & y étoient encore du tems de Henri IV. Ces Vaisseaux étoient à voiles & à rames, & on s'en servoit quelquefois en France.

Les Navires de charge, dont on se servoit autrefois dans les Flotes de France, étoient de différentes espèces & grandeurs. On donnoit à une sorte de ces Vaisseaux le nom de *Vissiers*, & dans la latinité de ce tems-là on les appelloit *Huisseria*, *Usseria*, *Usaria*. On s'en servoit pour le transport des Chevaux dans les expéditions maritimes. C'est ce que nous apprend Philippe Mouske dans la vie de Louïs VIII.

Et mil Vissiers par leurs cousaus
Pour passer armes & Chevaux.

Ces sortes de Vaisseaux, que l'histoire du Maréchal de Boucicaut appelle encore *Galies huissieres*, étoient d'une grandeur considérable, puisque, selon Godefroy, Moine de St. Pantaléon de Cologne, cinquante suffisoient pour transporter deux mille Cavaliers avec leurs *Destriers*, c'est-à-dire, leurs Chevaux de bataille, & dix mille autres Soldats avec leurs armes.

On appelloit ces Vaisseaux *Huissiers*, du mot de *Huis*, ou de *Us*, qui signifioit, & signifie encore en quelques Provinces, une *Porte*. C'est qu'il y avoit une porte à ces Navires, pour y faire entrer les Chevaux, & cette porte étoit sous l'eau, quand le Vaisseau avoit sa charge. Cela est ex-

preſſément marqué dans l'hiſtoire de Joinville, où ce Seigneur parle ainſi. „ Nous
„ entrames au mois d'Aout celui an, en
„ la Nef à la Roche de Marſeille, & fut
„ ouverte *la porte de la Nef*, pour faire
„ entrer nos Chevaux, ceux que devions
„ mener outre Mer. Et quand tous furent
„ entrés, la porte fut recloufe & eſtoup-
„ pée, ainſi comme on voudroit faire un
„ tonnel de vin, parce que quand la Nef
„ eſt en la grand Mer, toute la porte eſt
„ en eau".

Les Navires dont on ſe ſervoit dans les combats de Mer, étoient fournis par les Ports qui étoient cotiſés pour les armer, ou qui faiſoient l'armement aux fraix des Rois qui n'en avoient point, ou n'en avoient que peu en propre. Mais quand les guerres des Anglois contre les François devinrent plus vives qu'elles n'avoient encore été, ce qui arriva principalement ſous le règne de Philippe de Valois, alors on eut recours aux étrangers pour former les Armées Royales. Ce fut François I, qui commença à avoir une Flote reglée & aſſez nombreuſe de Galères ſur la Méditerranée. Il fit même conſtruire quelques Vaiſſeaux ſur l'Océan: mais il étoit encore aidé par les Villes maritimes de ce côté-là.

Outre les fleches & autres armes offenſives, dont les combattans ſe ſervoient, il y en avoit une attachée au Vaiſſeau même, que les Latins appelloient *Roſtrum*, c'eſt-à-dire, un *Bec*. Ce *Roſtrum* étoit une poutre à trois pointes, armées d'airain ou de fer par le bout, qui ſortoient en avant de la quille ſous la proue & pour l'ordinaire à fleur d'eau. On s'en ſervoit pour créver le Vais-

Vaiſſeau ennemi, & pour le couler bas ; car le trou fait par le *Roſtrum* étant à fleur d'eau, il étoit difficile de le boucher. Les Vaiſſeaux de guerre ſous la troiſième Race étoient encore armés de ce *Roſtrum*.

Quand on eut commencé à bâtir les Galées avec un bois plus fort, & à l'épreuve du *Roſtrum*, on ceſſa de ſe ſervir de cet inſtrument, & on ſe contenta de l'Eperon, qui eſt une poutre qui ſort en avant, non pas à fleur d'eau, mais au haut de la Proue, & qui n'eſt point pour percer, mais pour fracaſſer le Vaiſſeau ennemi, en pouſſant la Galère à force de rames.

Les Anciens élevoient ſur leurs Vaiſſeaux des Tours ou des Châteaux de bois, où l'on mettoit des Soldats pour tirer de haut en bas ſur les Vaiſſeaux ennemis. C'étoit ſur la Proue ou ſur la Poupe qu'on les élevoit ; & quand l'Armée étoit en déroute, on jettoit les Tours dans la Mer pour rendre les Vaiſſeaux plus légers.

Tout cela ſe pratiquoit encore ſous la troiſième Race. Dans la Bataille navale qui ſe donna auprès de Ziriczée en Zélande ſous Philippe-le-Bel le jour de St. Laurent, l'an 1304, entre la Flote de ce Prince & celle du jeune Guy Comte de Flandre, il y avoit dans celle de ce Comte 80 Vaiſſeaux avec des Tours. Ces Tours n'étoient pas ſeulement ſur la Proue & ſur la Poupe, mais encore à la Hune, ou plutôt la Hune avoit la forme d'une Tour. Guillaume Guyart parle de cette expédition en ces termes.

Les Veiſſiaux ſont ſi bel menez
Que je croi que miex ordenez

Ne vit hom nuz (a) en un tas tel
Au bout des mats ſont li châtel
Bien crenelez à quatre quieres
Garnis de quarriaux & de pierres
Que l'on l'a endroit aüna
Quatre bons Sergeans en chacun a.

Outre ces Châteaux, les Vaiſſeaux de guerre avoient des Créneaux, à proportion comme les murailles des Villes, pour couvrir les combattans. Guyart, dans l'hiſtoire de St. Louïs, nomme en effet ces ſortes de Vaiſſeaux crénelés.

A de gente merveilleuſe foule
Serréement amoncelez
En divers Veiſſeaux crenelez.

Et ſous l'an 1304.

La ne furent mie nacelles,
Mais vingt-huit Nez grans & belles,
Et de tous côtez crenelées.

Au défaut de ces Crénaux, derrière leſquels tiroient les Archers, les Gendarmes faiſoient tout à l'entour ſur le plancher du Vaiſſeau, quand ce Vaiſſeau étoit couvert, une eſpèce de Paveſade de la manière, à proportion, qu'elle ſe faiſoit alors ſur le bord d'un foſſé, pour tirer contre ceux qui défendoient la muraille. Ceux qui étoient employés à ſoutenir cette Paveſade, s'appelloient *Paveſcheurs. Or*, dit Froiſſart, *étoient-ils en nombre d'environ trois cens Galées, toutes garnies & pourvues de Gendarmes, d'Arbalêtriers, & de Paveſcheurs.* Il y

(a) Hommes nuls.

y avoit des Balliſtes, des Pierriers, & d'autres machines ſur le port, des Grapins pour acrocher les Vaiſſeaux & aller à l'abordage.

On ſe ſervoit auſſi de petits Bateaux pour Brulots, ainſi que le dit Guillaume Guyart en parlant de la Bataille de Ziriczée en 1304.

Flamens font emplir deux Nacelles
De pois, de ſain & de bûche
Leur geu, feu, & huile embûche
Cil qui en c'eſt ſens les attirent
A mont le rivage les tirent
Au deſſous du vent à l'eſcourre
Les font vers les quatre Nez courre.

Quand on ſe préparoit au combat, toutes les Bannières des Chevaliers étoient déployées, les unes à la Hune, les autres à la Poupe & à la Proue, & en divers autres endroits. C'eſt ce que nous apprenons encore de Guillaume Guyart.

Targes, Bannieres, Penonceaux,
Selonc ce que les Nez brandelent
En mille partis, i fretellent
De loin les voit-on ondoyer
Aux creneaux ſont li ſoudoyer
Qui or ne penſe pas à dance
Garnis d'épée & de lances.



CHAPITRE XXII.

DICTIONAIRE DE MARINE,

Qui contient les termes de la Navigation, de la construction & de la maneuvre des Vaisseaux.

A.

A*Battre*, déchoir, ou dériver, c'est s'écarter du Rumb, ou de l'air de vent qui doit régler le cours & la conduite du Vaisseau.

Abattre un Vaisseau, c'est le mettre sur le côté pour travailler à la carène. Abattre un Vaisseau d'un demi-Rumb, c'est virer le Vaisseau, & lui changer la course en droiture, d'un demi-Rumb.

Abord se dit d'une attaque.

Abordage est l'approche & le choc des Vaisseaux ennemis, qui s'arrambent pour disputer à qui le Bord demeurera. Venir à l'abordage, fuir l'abordage. C'est aussi le choc de Vaisseaux d'un même parti, que le vent fait dériver l'un sur l'autre.

Aborder, c'est tomber sur un Vaisseau, ou quand un bord tombe sur l'autre. Un Brulot aborda le Sanson. Vaisseaux qui s'abordent, soit en chassant sur leurs ancres, ou autrement.

Abri

Abri eſt un mouillage à couvert du vent.

Accaſtillage, c'eſt le Château ſur l'avant, & le Château ſur l'arrière.

Acclamper, fortifier un mât, en y attachant des pièces de bois.

Accrocher, aborder un Vaiſſeau en y jettant les grapins d'abordage.

Affolé. Bouſſole affolée, Aiguille affolée, c'eſt-à-dire défectueuſe.

Affourcher, c'eſt mouiller une ſeconde Ancre, après qu'on a mouillé la prémière, deſorte que les deux Cables font une eſpèce de fourche au-deſſous des Ecubiers, & ſe ſoulagent l'un ſur l'autre.

Affut de bord, c'eſt l'Affut d'un Canon qui ſert ſur les Vaiſſeaux.

Afréter, c'eſt prendre un Vaiſſeau à louage.

Afréteur, celui qui prend un Vaiſſeau à louage.

Agréer un Vaiſſeau, c'eſt l'équiper de ſa maneuvre.

Agréeur, celui qui agrée un Vaiſſeau.

Agrés, ou Agreils, ſont les Cordages, les Voiles, les Ancres, &c. d'un Vaiſſeau.

Aiguade eſt la proviſion d'Eau douce, & le lieu où l'Equipage d'un Vaiſſeau va faire de l'Eau.

Aiguille aimantée, ou *Aiguille marine*, eſt une Aiguille d'acier, qui étant touchée d'un Aiman, ſert à faire tourner vers le Nord, la Roſe du Compas.

Aiguille de l'éperon d'un Vaiſſeau eſt la partie de l'éperon compriſe entre les porte-vergues & la gorgère ou coupe-gorge.

Aiman, pierre minérale, ou eſpèce de métal, qui attire le fer, & qui en eſt attiré.

Air-de-vent, trait de vent, rumb de vent, ou pointe de compas, eſt un des 32 vents qui

qui divisent la circonférence de l'horizon pour la conduite des Vaisseaux.

Aissade de poupe, endroit où la Poupe commence à se rétrécir.

Aissons, Ancres à quatre bras.

Alarguer, mettre au large, s'éloigner de la Côte, ou de quelque Vaisseau.

Aléger un Vaisseau, c'est lui ôter une partie de sa charge pour le mettre à flot.

Alèges, Bâtimens de médiocre grandeur, destinés à porter les marchandises ou munitions d'un Vaisseau qui tire trop d'eau, pour pouvoir arriver avec sa cargaison au lieu de sa route. Les Alèges servent aussi au délestage.

Alizés, *Vents alizés*, sont des Vents généraux, ou des Vents reglés, qui règnent en des parages particuliers pendant de certaines saisons.

Aller en course, c'est aller croiser sur des Vaisseaux ennemis.

Almadie, petite Barque dont se servent les Noirs de la Côte d'Afrique. C'est aussi un Vaisseau des Indes, qui ressemble à une Navette, mais dont le derrière est quarré.

Alogne, Cordage qui sert aux Pontons.

Alonges, pièces de charpente, qui servent à former la hauteur & rondeur du Vaisseau.

Amarage des Vaisseaux, c'est leur ancrage, ou le service du Cable, quand on mouille.

Amarer, c'est attacher ou lier.

Amares, Cordages qui servent à attacher & saisir quelque chose.

Amargues, ou *Amarques*, Indices qu'on place en mer sur un Rocher ou sur un Banc, pour avertir que la route est dangereuse.

Ama-

Amateloter eſt aſſocier les Matelots deux à deux.

Amener eſt abaiſſer, ou mettre bas. Amener le Pavillon par reſpect.

Amiral, Commandant en Chef des Armées navales. Les Anglois traitent d'Amiral le Commandant de chaque Flote.

Amiral, Vaiſſeau Amiral, eſt le principal Vaiſſeau d'une Flote. C'eſt auſſi celui qui porte le Pavillon quarré au grand mât.

Amirale Galère eſt celle que monte l'Amiral des Galères.

Amirauté, c'eſt la Charge d'Amiral. On appelle Droits d'Amirauté, les Droits qui appartiennent à l'Amiral. C'eſt auſſi la Juridiction qui s'exerce à la Table de Marbre du Palais à Paris, ſous le nom & l'autorité de l'Amiral. Chez les Hollandois, l'Amirauté eſt l'Aſſemblée des Seigneurs qui ont la direction des affaires maritimes, avec le droit & le pouvoir de les régler. Il y a cinq Collèges de l'Amirauté dans les 7 Provinces-Unies.

Amolettes, trous par leſquels on fait paſſer le Cabeſtan.

Amurer, c'eſt bander & roidir quatre cordages appellés Couets. On dit amurer la grande voile. On amure pour aller au plus près du vent.

Amures, trous dans le plat bord du Vaiſſeau, & dans la gorgete de ſon éperon. Les Amures d'une Voile ſont les maneuvres qui ſervent à l'amurer.

Ancrage, ou *Mouillage*, endroit propre à jetter l'ancre. Le droit d'Ancrage eſt celui qui eſt dû au Prince ou à l'Amiral, & qui eſt payé par ceux qui vont mouiller dans les Ports ou Rades, où il y a de ces ſortes de droits.

Ancre,

Ancre, inſtrument de fer à double crochet, très peſant, ayant un Anneau auquel on attache un Cable pour arrêter les Vaiſſeaux. La Maitreſſe Ancre, c'eſt la plus grande & la plus groſſe des Ancres. La ſeconde Ancre eſt celle dont on ſe ſert ordinairement. L'Ancre d'affourche eſt une moyenne Ancre, que l'on mouille, oppoſée à une autre Ancre. L'Ancre de Toues, ou à touer, c'eſt la plus petite. L'Ancre à demeure eſt une groſſe Ancre, qui demeure toujours dans un Port pour ſervir à touer les Vaiſſeaux. L'Ancre à la veille eſt celle qui eſt prête à être mouillée. L'Ancre de large eſt celle qui eſt mouillée vers la Mer, lorſqu'il y en a une autre qui eſt mouillée vers la Terre. L'Ancre de terre eſt celle qui eſt mouillée près de Terre, & oppoſée à celle qui eſt mouillée au large. L'Ancre du flot, & l'Ancre de juſſant, ſe dit de deux Ancres mouillées de telle ſorte, que l'une étant oppoſée à l'autre, elles tiennent le Vaiſſeau contre la force du flux & du reflux de la Mer. Chaſſer ſur ſes Ancres. Voyez *Arer*.

Ancrer, jetter l'Ancre, mouiller l'Ancre, ou ſimplement mouiller, c'eſt arrêter le Vaiſſeau par le moyen de l'Ancre.

Andaillots, Anneaux qui tiennent la voile amarrée.

Anneaux de Chaloupe ſont de groſſes boucles de fer ſur le plus haut Pont, pour y amarrer les Chaloupes. Il y a des Anneaux de Sabord, des Anneaux ou Boucles d'Ecoutilles.

Anordie, nom de certaines tempêtes de Vent de Nord dans le Golfe de Méxique, & aux Côtes de la Nouvelle Eſpagne.

Anſe,

Anse, espèce de bras de Mer.

Antenne est une Vergue.

Antoit, instrument courbé de fer, dont on se sert dans la construction d'un Navire, pour faire aprocher les bordages près des membres, & les uns près des autres.

Aparaux, mot qui signifie les voiles, les ancres, l'artillerie, &c. d'un Vaisseau. Il désigne plus de choses que le mot d'Agreils, & moins que celui d'Equipement.

Apiquer. Le Cable apique, c'est-à-dire, que le Vaisseau approche de l'Ancre qui est mouillée, & que le Cable étant halé dans le Navire, commence à être perpendiculaire ou à pic.

Aplester, c'est apareiller, déplier, étendre les Voiles.

Apostis, deux longues pièces de charpente d'une Galère.

Apparaux. Voyez *Aparaux*.

Appareillée. Une Voile appareillée est une Voile mise dehors, au vent, qui est déployée pour prendre le vent; ce qui est le contraire de Voile ferlée ou carguée.

Appareiller, c'est disposer toutes choses dans un Vaisseau pour mettre à la voile.

Appelle, maneuvre qui appelle de loin ou de près.

Araignée, Poulies par où viennent passer les Cordages appellés Marticles.

Aramber, acrocher un Vaisseau pour venir à l'abordage.

Arbalete, Fleche, Bâton de Jacob, Verge d'or, Rayon astronomique, Radiomètre, est un instrument qui sert à prendre les hauteurs des Astres, pour savoir combien on est éloigné de la Ligne équinoxiale.

Ar-

Arbaletrière d'une Galère eſt le poſte où combattent les Soldats.

Arborer, mâter, dreſſer un mât, déployer le Pavillon.

Arbre ſignifie un Mât. L'Arbre de Meſtre eſt le grand Mât.

Arc-boutant, eſpèce de petit Mât.

Arcaſſe, c'eſt le derrière du Gaillard, ou la Culaſſe d'un Navire. Il ſe dit auſſi de tout le bordage de la Poupe.

Arcenal de Marine, c'eſt l'enclos qui ſert à la conſtruction des Vaiſſeaux, à la fabrique des armes. C'eſt auſſi le Port où le Prince, entretient ſes Officiers de Marine, ſes Vaiſſeaux, &c.

Archipompe, ou Puits, eſt une enceinte de planches dans le fond de cale d'un Vaiſſeau, pour recevoir les eaux qui ſe déchargent. Chaque Pompe eſt élevée au milieu d'une Archipompe.

Architrave, *épiſtyle*, pièce de bois d'un Vaiſſeau.

Arer, ou chaſſer ſur ſes ancres, c'eſt quand l'Ancre, étant dans un mauvais fond, lâche priſe, & ſe traine en labourant le ſable.

Arganeau, gros Anneau de fer pour amarrer des maneuvres.

Argouſin, Officier de Galère qui veille ſur les Forçats.

Argue, Bâtiment qui amene des Vins du Rhin en Hollande.

Ariſer les Vergues, c'eſt les baiſſer pour les attacher ſur les bords du Vibord.

Armadille, nom qu'on donne à une petite Flote, que le Roi d'Eſpagne entretient dans la Nouvelle Eſpagne, pour garder les Côtes.

Ar-

Armateur, ou *Capre*, eſt le Commandant d'un Vaiſſeau de guerre, qui croiſe ſur les Bâtimens ennemis.

Armée navale eſt une certaine quantité de Vaiſſeaux de guerre, équipés & montés d'un certain nombre de Soldats, commandés par un Amiral.

Armement ſur Mer eſt l'équipement ſoit d'un Vaiſſeau de guerre, ſoit de pluſieurs, & l'embarquement des Troupes qui doivent monter chaque Vaiſſeau. Armement ſe prend auſſi pour les gens de l'Equipage qui ſont ſous les armes.

Armer un Vaiſſeau, c'eſt l'équiper de tout ce qui eſt néceſſaire pour faire voyage & pour combattre.

Armogan, terme uſité dans la Méditerranée pour dire le beau tems, qui eſt propre à naviguer.

Arondels de Mer ſont des Brigantins, des Pinaſſes, & autres Vaiſſeaux médiocres & légers.

Arqué. Un Navire arqué eſt un Navire plié, ou courbé en arc. C'eſt un défaut de la Quille, lorſqu'elle perd ſa figure ordinaire par quelque effort.

Arrêt de Vaiſſeaux. C'eſt lorſqu'un Souverain retient dans les Ports les Vaiſſeaux qui y ſont, afin qu'ils puiſſent ſervir pour les beſoins de l'Etat.

Arrière, ou *Poupe*, eſt le derrière ou la queue du Vaiſſeau. Faire vent arrière eſt prendre le vent en poupe.

Arrimeur, petit Officier établi ſur un Port de Mer, que le Marchand chargeur paye.

Arriſer, amener, mettre bas.

Arriver, c'eſt pouſſer la barre du Gouvernail ſous le vent

Arrumage, ordre & arangement de la Cargaiſon d'un Vaiſſeau.

Arſénal. Voyez *Arcénal.*

Artimon, Mât d'Artimon, ou Mât de foule, eſt le Mât de l'Arrière ou de la Poupe.

Aſpect, vue ou profil des Terres & des Côtes maritimes, eſt la repréſentation des Côtes & des bords de quelque parage.

Aſſiete du Vaiſſeau. Un Vaiſſeau en aſſiete eſt celui qui ſe trouve dans la ſituation où il doit être pour mieux ſiller. Voyez *Eſtive.*

Aſſurance eſt une Convention par laquelle une perſonne ſe charge du danger, auquel le bien d'un autre homme ſe peut trouver expoſé. Voyez *aſſurer.*

Aſſurance. Coup d'Aſſurance, Pavillon d'Aſſurance; cela ſe pratique en arrivant, pour aſſurer les Nations avec qui l'on ne veut point entrer en guerre.

Aſſurer, c'eſt prendre un certain payement pour lequel on aſſure que les Vaiſſeaux, Effets ou Perſonnes arriveront à bon port, faute de quoi on s'oblige de payer les ſommes dont on eſt convenu. Voyez *Aſſurance.*

Aſſurer la hauteur, c'eſt donner beaucoup d'horizon à l'Arbaleſtrille, afin d'attendre monter le Soleil, & de le mieux obſerver dans le tems qu'il commencera à baiſſer.

Aſſureur eſt celui qui aſſure un Vaiſſeau, ou les marchandiſes de ſon chargement. Voyez *Aſſurer* & *Aſſurance.*

Aſtrolabe, inſtrument aſtronomique pour prendre hauteur, & trouver la Latitude du lieu où l'on fait l'obſervation.

Atterrage, endroit où l'on vient reconnoître

noître la terre, en revenant de quelque voyage,

Atterrir, prendre terre.

Attolons, nom qu'on donne aux Gouvernemens des Iles Maldives, qui ſont diviſées en 13 Gouvernemens ou parties.

Attrape, corde qui empêche que le Vaiſſeau ne ſe couche trop, quand il eſt en carène.

Avant. L'Avant d'un Vaiſſeau, ou la Proue, c'eſt la partie qui s'avance la prémière en Mer. Etre de l'Avant, c'eſt être des prémiers. Le Vent ſe range de l'Avant, quand il prend par proue, & devient contraire. Mettre de l'Avant, c'eſt laiſſer derrière ſoi.

Avantage eſt la partie de l'Avant du Vaiſſeau, qui eſt en ſaillie ſur l'étrave.

Avantage du Vent. Voyez *Vent* & *Diſputer*.

Avant-Duc, eſpèce de Pilotage qui ſe fait ſur le bord & à l'entrée d'une Rivière.

Avarie, dépenſe extraordinaire de dépériſſement ou de perte, qu'un Marchand peut faire dans un voyage. Il y a pluſieurs ſortes d'Avaries.

Avaſte veut dire, aſſez, ou arrêtez-vous.

Aubinet. Pont de cordes à l'avant des Vaiſſeaux marchands.

Aviron, ou *Rame*, pour battre & fendre les vagues, eſt une longue pièce de bois, dont le bout qui porte dans l'eau eſt fait en palette.

Avitailler un Vaiſſeau, c'eſt le fournir de vivres.

Avitailleur, celui qui fournit les vivres d'un Vaiſſeau.

Avoyer, c'eſt commencer à ſoufler, ou ſoufler d'un autre Rumb.

Bac

B.

BAc, Bateau qui ſert à paſſer les Rivières. Ce nom ſe donne auſſi à un petit Bâtiment dont on ſe ſert ſur les Canaux & ſur les Rivières, pour porter le brai & le goudron.

Baches, ou *Bachots*, petits Bateaux dont on ſe ſert à Lyon pour paſſer la Saone.

Bacler les Ports, c'eſt les fermer avec des chaînes & des barrières.

Baie, bras de Mer, qui ſe jette entre deux terres, & s'y termine en cul-de-ſac.

Baies d'un Vaiſſeau, ouvertures qui ſont en ſa charpente, comme les trous par où paſſent les Mâts, &c.

Baille, ou *Boute*, moitié de tonneau en façon de Baquet.

Bajou, la plus haute des planches ou barres du Gouvernail d'un Bateau foncet.

Balai du Ciel eſt le Vent de Nord-oueſt, ainſi nommé, parce qu'il nettoie le Ciel de nuages.

Balancier de Compas, ou de Bouſſole, eſt un double cercle de laiton, par lequel l'affut du devant de la Bouſſole eſt tenu en équilibre.

Balancines, nom qu'on donne à certaines maneuvres ou cordes.

Balant d'une maneuvre eſt la partie qui n'eſt point halée. C'eſt auſſi la maneuvre même, lorſqu'elle n'eſt point employée.

Balaſt, amas de cailloux & de ſable, que l'on met à fond de cale, afin que le Vaiſſeau entrant dans l'eau par ce poids, demeure en aſſiette. C'eſt ce qu'on nomme auſſi *Leſt* ou *Quintillage*.

Bal-

Balcons, Galeries qu'on fait au derrière de certains Vaiſſeaux pour l'ornement ou pour la commodité. On les nomme auſſi *Sardins*.

Baliſe, marque qu'on met ſur un Banc, ſur quelque Paſſe, ou Chenail dangereux, pour en donner avis aux Vaiſſeaux.

Balon, eſpèce de Brigantin fort en uſage dans le Royaume de Siam.

Banc, hauteur d'un fond de Mer inégal, qui s'élève vers la ſurface de l'eau, & la ſurmonte quelquefois. Il y a des Bancs de ſable, & d'autres de pierre. Le Grand Banc, c'eſt le Banc de Terre-neuve.

Banche, fond de Roches tendres & unies qui ſont dans la Mer.

Bande ſignifie un côté, ſoit de la Ligne équinoxiale, ſoit de quelques Terres, ou le flanc d'un Vaiſſeau.

Bande du Nord, c'eſt-à-dire, les Parages qui ont Latitude Septentrionale: *Bande du Sud*, ou Latitude Méridionale; ce qui marque ſi l'on eſt deça ou delà la Ligne.

Bande. Mettre un Vaiſſeau à la Bande, c'eſt le faire pancher ſur un côté, afin qu'il préſente l'autre flanc.

Banière de Vaiſſeau eſt ſon Pavillon.

Banque, Navire qui va pêcher la Morue ſur le Grand Banc.

Barbe (La Ste.) eſt la Chambre des Canoniers.

Barbes d'un Vaiſſeau ſont les parties du bordage de l'Avant auprès du Rinjot.

Barbéyer, *barboter*, ou *friſer*. On dit que la Voile barbeye, quand le Vaiſſeau étant trop près du Vent, le Vent raſe la Voile, & la bat ſans la remplir.

Barboter. Voyez *barbéyer*.

Bardis, Batardeau de planches qu'on fait à fond de cale pour charger des grains.

Barge eſt une Barque ou Eſquif.

Barillar, Officier de Galère, qui a ſoin du pain & de l'eau.

Barque, Bâtiment qui a trois Mâts. Il y a diverſes ſortes de Barques.

Barquerolle, *Barquette*, eſt un Vaiſſeau médiocre de voiture ſans Mât.

Barquette. Voyez *Barquerolle*.

Barre, mot qui ſe joint à pluſieurs autres. Il y a les Barres d'arcaſſe, de pont, de gouvernail, de hune, &c.

Barres, ou *Barrières* de Ports, ſont de longues poutres dont on ferme les entrées des Ports.

Barrières. Voyez *Barres*.

Barrique, quart d'un Tonneau, ou la moitié d'une Pipe: le Muid eſt le tiers d'un Tonneau.

Bas-bord eſt le côté d'un Vaiſſeau qui eſt à main gauche d'un homme, qui étant en poupe, fait face vers la proue. Le côté de main droite s'appelle *Stribord*.

Bas-bord. Vaiſſeau de bas-bord, eſt celui dont le bordage eſt bas.

Bas-bordes, partie de l'Equipage qui doit faire le quart de bas-bord.

Bas-fond eſt un fond où il y a peu d'eau.

Bas de Sabord eſt le bordage qui eſt entre la préceinte & le bas des Sabords.

Bas-eau, c'eſt quand la Mer eſt retirée.

Baſſe, ou *Buture* eſt un fond mêlé de ſable, de roche ou de pierre, qui s'élève vers la ſurface de l'eau.

Baſſe-voile eſt la grande Voile, & celle de Miſaine.

Baſſin, petit Port pratiqué dans un plus grand.

Baſtin-

Bastingue, *Pavesade*, *Pavois*, *Paviers*, bande de toile ou d'étofe, qu'on tend autour du plat-bord des Vaisseaux de guerre. On en met aussi autour des Hunes.

Bastonnée d'eau est la quantité d'eau qu'on puise à la pompe, chaque fois que la brimbale joue.

Batarde est la plus grande des Voiles d'une Galère.

Batardeau est un échafaut sur le bord d'un Vaisseau, pour empêcher l'eau d'entrer sur le Pont. C'est aussi une espèce de Digue pour détourner l'eau d'une Rivière.

Bateaux, nom de diverses sortes de petits Vaisseaux, que l'on mène à la voile & à la rame. Il y en a de grands qui ne peuvent aller qu'à la voile.

Bateaux à eau sont ceux dont on se sert en Hollande pour amener de l'eau douce dans les lieux où il n'y en a pas, comme l'on fait à Amsterdam pour les Brasseurs de biere, & quand l'eau de pluie manque.

Batelée, charge entière de Bateau.

Bateliers sont ceux qui mènent des Bateaux sur les Rivières d'eau douce.

Batême du Tropique, ou de la Ligne équinoxiale, est une cérémonie pratiquée dans la route des Indes sur ceux qui, pour la prémière fois, vont passer le Tropique ou la Ligne. Chaque Nation la pratique diversement.

Bâtiment. Ce mot est pris ordinairement pour toutes sortes de Vaisseaux.

Bâtiment ras est celui qui n'est pas ponté.

Bâton de Pavillon ou d'Enseigne est un petit Matereau, qui sert à arborer le Pavillon.

Bâton à meche est une meche qu'on entretient

tient toujours brulante ſur le Château d'avant.

Bâton de Jacob. Voyez *Arbalête*.

Battant d'un Pavillon, c'eſt ſa longueur qui voltige en l'air.

Batterie de Canon ſur les Vaiſſeaux eſt une quantité de Canons mis de l'avant à l'arrière des deux côtés du Vaiſſeau.

Batterie & demie ſe dit d'un Vaiſſeau qui n'a du Canon que le long d'un pont, & à la moitié de l'autre.

Bature. Voyez *Baſſe*.

Bau, ou *Barrot*, ſolive miſe par le travers d'un Vaiſſeau, pour affermir le bordage. Il y a des Barrotins ou demi-baux.

Beaupré, Mât qui eſt couché ſur l'éperon à la proue des Vaiſſeaux. Le petit Beaupré eſt le Mât qui eſt arboré ſur la hune du Beaupré.

Bélandre, ou *Bélande*, petit Bâtiment plat de varangue.

Belle, partie du Pont d'en-haut, qui règne entre les Haubans de Miſène & les Haubans d'Artimon.

Berge, ou *Barge*, bord aſſez eſcarpé d'une Rivière, pour garantir la campagne d'être inondée.

Berne. Mettre le Pavillon en berne, c'eſt iſſer le Pavillon.

Beſtion, bec ou pointe de l'éperon à l'avant des porte-vergues.

Biſe, Vent de Nord-eſt, ſec & froid.

Bitter le Cable, c'eſt le rouler & l'arrêter autour des bittes.

Bittes, pièces de bois poſées debout ſur les Varangues.

Bitton, pièce de bois ronde, pour amarrer une Galère en terre.

Bleu,

Bleu, Officier bleu, que le Capitaine d'un Vaiſſeau crée dans ſon bord, pour y ſervir, faute d'Officier Major.

Bois neuf eſt celui qu'on met dans les Vaiſſeaux, ſans qu'il ait été trempé dans l'eau ou floté.

Bois floté eſt celui qu'on a tenu dans l'eau, avant que de le mettre en œuvre. L'invention de floter des bois, & d'en compoſer des trains n'eſt pas fort ancienne. Jean Rouvet, Marchand de Paris, commença le prémier à s'en ſervir en 1549, pour faire deſcendre dans cette Ville par la Rivière de Seine, les bois du Morvans, petite Province qui fait partie de celles de Bourgogne & du Nivernois.

Bonace, ou Calme, eſt une diſcontinuation du Vent, & un aplaniſſement des houles ou lames de la Mer.

Bonettes, nom qu'on donne aux Voiles.

Bonne de nage. Une Chaloupe qui eſt bonne de nage eſt celle qui eſt facile à manier, & qui avance bien à l'aide des avirons ſeulement.

Bord. Ce mot ſe prend ordinairement pour le mot Vaiſſeau. On dit: l'Equipage ne ſortit point de ſon Bord.

Bord. Renverſer le bord, tourner le bord, changer le bord, c'eſt revirer, & porter le cap ſur un autre air de vent. Courir bord ſur bord, c'eſt louvoyer, & gouverner tantôt à ſtribord, tantôt à bas-bord. Faire un bord, faire une bordée, c'eſt faire une route, ſoit à bas-bord, ſoit à ſtribord.

Bordage eſt le revêtement de planches qui couvre le corps d'un Vaiſſeau par dehors depuis le gabord juſqu'au platbord.

Bordayer, ou *bordéger*, c'eſt courir des bor-

bordées, ou gouverner tantôt d'un côté, tantôt d'un autre.

Bordée eſt le cours d'un Vaiſſeau, depuis un revirement juſqu'à l'autre. C'eſt auſſi l'Artillerie qui eſt dans les ſabords, & dans ce ſens on dit: Envoyer une bordée, donner la bordée, c'eſt-à-dire, tirer ſur un autre Vaiſſeau tous les canons qui ſont dans l'un ou l'autre côté du Navire.

Borde les écoutes, borde la ſivadière, &c. C'eſt un commandement pour faire border les écoutes.

Border un Vaiſſeau, c'eſt couvrir ſes membres de bordages. Border une voile, c'eſt l'étendre par en-bas. Border ſignifie auſſi ſuivre un Vaiſſeau de côté pour l'obſerver. Le mot border a encore quelques autres ſignifications.

Bordier. Un Vaiſſeau bordier eſt celui qui a un côté plus fort que l'autre.

Boſſeman. Voyez *Contre-Maitre.*

Boſſer l'Ancre, ceſt la mettre en place, ou ſur les boſſoirs. Boſſer & déboſſer un Cable, c'eſt amarrer & démarrer la boſſe qui ſaiſit le Cable, lorſque l'Ancre eſt à la mer.

Boſſes ſont des bouts de corde, qui ont des nœuds à leurs extrémités, & qui ſervent a ajuſter les maneuvres qui ont été rompues ou coupées.

Boſſeurs, ou *Boſſoirs* ſont deux pièces de bois, miſes en ſaillie à l'avant du Vaiſſeau pour ſoutenir l'Ancre.

Bot, petit Vaiſſeau dont on ſe ſert aux Indes Orientales. C'eſt auſſi un gros Bâtiment Flamand, ou une eſpèce de petite Flute. On appelle auſſi *Boot* en Flamand la Chaloupe d'un Navire. On nomme *Paquebot*, ou

ou *Paquet-bot*, le Bateau qui porte les Lettres d'Angleterre en France ou en Hollande, & de France ou de Hollande en Angleterre.

Bouchin eſt la partie la plus large du corps du Vaiſſeau.

Boucle. Mettre un Matelot ſous boucle où à la boucle, c'eſt le mettre ſous clef, le tenir en priſon.

Boudineure de l'Arganeau eſt un revêtement dont on garnit l'Anneau de l'Ancre.

Bouée eſt une marque, faite quelquefois avec un fagot, attaché à un cordage, & qu'on laiſſe floter pour indiquer l'endroit où l'Ancre eſt mouillée, & la relever lorſque le cable eſt rompu. Bouée ſe prend auſſi pour Baliſe. Voyez *Baliſe.*

Bouline, Corde amarrée vers le milieu de chaque côté d'une Voile, & qui ſert à la porter de biais pour prendre le vent de côté. Haler les Boulines, c'eſt les tirer & les bander. Bouline de revers eſt celle qui eſt ſous le vent. Larguer la Bouline de revers, c'eſt la lâcher. Un Vent de Bouline eſt un Vent éloigné de cinq airs de Vent du lieu de la route, & qui par ſon biaiſement fait pencher le Vaiſſeau ſur le flanc. Aller à Bouline graſſe eſt ſe ſervir d'un Vent compris entre le Vent de Bouline & le Vent largue. Aller à la Bouline eſt aller proche du Vent, tenir le lit du Vent. Faire courre la Bouline eſt un châtiment que l'on fait à un malfaiteur.

Bouliner, c'eſt prendre le Vent de côté.

Boulinier. Un Vaiſſeau qui eſt bon ou méchant boulinier, eſt celui qui va bien ou mal, lorſque les Boulines ſont halées.

Bouque ſignifie une Paſſe.

Bourasque, tourbillon de vent, tempête soudaine.

Bourcer une Voile, ou la mettre sur ses cargues, c'est n'en mettre dehors qu'une partie, & la trousser à mi-mâts ou au tiers de mâts. Le contraire de bourcer la Voile est de la donner au Vent.

Bourcet. Le Mât de Bourcet est la Misaine.

Bourde, Voile qu'on met quand le tems est temperé.

Bourgeois. On donne ce nom au Propriétaire d'un Navire.

Bourrelet, gros entrelacement de cordes & tresses, qu'on met autour des Mâts, pour tenir la vergue dans un combat.

Boussole, ou Compas de mer, est une espèce de Boîte qui sert à renfermer l'Aiguille aimantée.

Bout de Vergue est cette partie de la Vergue, qui excède la largueur de la Voile, & qui sert quand on prend les ris.

Bout. Avoir Vent de bout, c'est avoir Vent contraire ou par la proue.

Boute-debors, ou *Minots*, sont des pièces de bois, en façon de petites Vergues, qu'on ajoute à chaque bout de la grande Vergue, &c. pour porter des Bonettes, lorsque le Vent est foible. Ce sont aussi de longues perches pour empêcher dans un Combat l'abordage d'un Brulot.

Boute de lof, pièce de bois, qu'on met au-devant des Vaisseaux de charge, qui n'ont point d'éperon: elle sert à tenir les amures de Misène.

Boute-feu, nom de l'Officier marinier, qui met le feu au canon.

Bouteilles, saillies de charpente sur les côtés

côtés de l'arrière du Vaisseau, de part & d'autre de la Chambre du Capitaine: elles sont à la place des Galeries, dont l'usage fut supprimé en France en 1673.

Bouter signifie mettre & pousser. Bouter à l'eau, c'est faire sortir un Bateau hors du Port. Bouter de lof, c'est venir au vent.

Boyer, Chaloupe Flamande.

Bracher, ou *Brasséier*, c'est faire la maneuvre des cordages pour mieux aller à la bouline sans dériver.

Bragues sont des cordes qui servent à retenir les affûts du Canon, & empêchent qu'en reculant, ils n'aillent fraper jusqu'à l'autre bord du Vaisseau.

Brancades, Chaînes des Forçats.

Bras, Cordages amarés aux bouts de la Vergue, pour la gouverner selon le Vent. Ce sont aussi les branches d'une Ancre.

Brasse est une mesure de marine, dont la longueur est comprise entre les extrémités des deux mains d'un homme, quand il ouvre les bras de toute leur étendue; ce qui vaut à peu près six pieds de Roi.

Brasse au vent. Commandement pour faire maneuvrer les Vergues du côté d'où vient le Vent.

Brasséier. Voyez *Bracher.*

Brasser les Vergues, c'est les mettre horizontalement de l'avant à l'arrière, en maniant les maneuvres. Brasser à contre, c'est brasser les bras du Vent, en faisant qu'il donne sur les Voiles.

Brédindin est une maneuvre ou petit Palan, par le moyen de laquelle on enlève de médiocres fardeaux, pour les mettre dans le Navire.

Bref, ou *Brief*, eſt un Ecrit ou Congé, que les Maîtres Patrons & Capitaines de Vaiſſeaux prennent des Commis des Fermes du Roi en Bretagne. Voyez *Bridieux*.

Breſſin, ou *Guindereſſe*, Cordage qui ſert à iſſer & à amener une Vergue ou une Voile.

Brevet, Connoiſſement, Police de chargement, eſt un Ecrit, par lequel le Maître d'un Vaiſſeau reconnoit avoir chargé telles marchandiſes dans ſon Bord, leſquelles il s'oblige de porter au lieu dont on eſt convenu, ſauf les riſques de la Mer.

Breuiller, ou *brouiller* les Voiles, c'eſt les carguer.

Bridieux ſignifie en Bretagne les Congés de l'Amiral ou de l'Amirauté. On les appelle auſſi *Briefs*. Voyez *Bref*.

Brigantin, eſpèce de Galiote ſur la Méditerranée.

Brimbale, bâton qui fait jouer la pompe d'un Vaiſſeau.

Bris, ou *Naufrage*, ſe dit des Vaiſſeaux qui échouent ſur les Côtes, d'où l'on dit: *Droit de bris*, qui eſt le Droit le plus injuſte qui ſoit au monde. Ce *Bris* n'a plus lieu que contre les Pirates & les Ennemis de l'Etat.

Briſans, pointes de rocher, qui s'élèvent dans la Mer.

Briſer, ou *rompre*. La Mer briſe, c'eſt-à-dire, bat & choque avec violence.

Briſes, petits Vents frais.

Brocheter, c'eſt meſurer les membres & les bordages d'un Vaiſſeau.

Brulot, Vaiſſeau où l'on a préparé des machines à feu, qui doivent faire leur effet ſur un Vaiſſeau ennemi.

Brume eſt un Brouillard de Mer.

Bu-

Bucentaure, eſpèce de Galion dont ſe ſert la Seigneurie de Veniſe, lorſque le Doge fait la cérémonie d'épouſer la Mer.

Buche, *Buſche*, *Buze*, eſpèce de Flibot ou de petite Flute, dont les Hollandois ſe ſervent pour la peche du Hareng.

Buiſſonnier, Officier de Ville, ou Garde de la Navigation, qui eſt obligé d'avertir les Echevins des contraventions que l'on fait aux réglemens.

Bulletin, morceau de parchemin que les Commiſſaires & Commis des Claſſes délivrent *gratis* à chaque Officier Marinier & Matelot. C'eſt auſſi un Certificat de Santé.

C.

C*Abanes* d'un Vaiſſeau ſont des réduits de planches pour coucher les Pilotes, les Maîtres, & autres Officiers de Marine.

Cabeſtan, inſtrument qui ſert ſur les Vaiſſeaux pour tirer des fardeaux.

Cabillots, petits bouts de bois dont on ſe ſert dans les Vaiſſeaux.

Cable, ou *Chable*, gros Cordage fort en uſage ſur Mer. C'eſt auſſi une meſure de ſix vingt braſſes, parce que le maître cable eſt ordinairement de cette longueur.

Cabotage eſt la connoiſſance des mouillages, ancrages, bancs, courans, marées, &c.

Caboter, c'eſt aller de Cap en Cap, de Port en Port, ce qui eſt ordinaire aux Corſaires.

Cabotière, eſpèce de Barque plate, longue & étroite.

Cadène eſt une Chaîne. Les Cadènes de Hauban ſont des Chaînes de fer, au bout deſ-

desquelles on met un cap de mouton pour servir à rider les Haubaus.

Cagouille, ornement au haut du bout de l'éperon d'un Vaisseau.

Cague, sorte de Bâtiment Hollandois.

Caïc, Esquif destiné au service d'une Galère. Les Caïcs sont aussi de petites Barques dont se servent les Cosaques sur la Mer Noire.

Caies, ou Roches molles, sont des Bancs de sable ou de roche, couverts de vase ou d'herbage.

Caillebotis, ou *Treillis*, est un Tillac à jour.

Cajoler, c'est mener un Vaisseau contre le Vent, à la faveur du courant. C'est aussi faire de petites bordées.

Caïque, petit Bâtiment de la Méditerranée.

Cajutes, Lits des Vaisseaux.

Cale; fond de cale, est la partie la plus basse d'un Navire, qui entre dans l'eau sous le franc tillac.

Cale, ou *Estrapade marine*, est un supplice ordonné aux Troupes de mer & aux gens d'un Equipage. Voyez *Estrapade*.

Cale, ou *Calingue*, est un Abri sur la Côte.

Cale-bas, ou *Cargue-bas*, sorte de cordage pour les Vaisseaux.

Caler les Voiles, c'est les amener ou abaisser avec les Vergues.

Calfader, ou *Calfater*, c'est boucher les fentes des jointures & le débris du bordage, avec des planches, des étoupes, des plaques de plomb, &c.

Calfas, ou *Calfateur*, est celui qui donne le radoub aux Vaisseaux.

Calfateur. Voyez *Calfas*.

Ca-

Calibre, modèle qu'on fait pour la construction d'un Vaiſſeau.

Caliorne, gros Cordage pour guinder & lever des fardeaux dans un Navire.

Camagues, ce ſont des Lits de Vaiſſeau.

Canal. Une Galère *fait canal*, lorſqu'elle fait une ſi grande traverſée, ou trajet de mer, qu'elle perd la Côte de vue.

Candelette, Corde garnie d'un crampon de fer, pour achrocher l'Anneau de l'Ancre.

Canots des Sauvages, Canots d'écorce, ſont de petits Bateaux faits d'écorce d'arbres, dont ſe ſervent les Sauvages de l'Amérique: ils les nomment *Pirogues*.

Cap, *Pointe*, *Promontoire*, eſt une Langue de terre qui s'avance dans la Mer. Doubler le Cap, ou parer le Cap, c'eſt paſſer au-delà du Cap. On appelle auſſi Cap, la pointe de l'éperon, ou l'avant d'un Vaiſſeau.

Capacité d'un Vaiſſeau, c'eſt ſon port, l'étendue & l'eſpace qu'il a pour contenir.

Cape, ou grand *Pacfi*, c'eſt la grande Voile d'un Vaiſſeau.

Capéer, *Carpéyer*. Aller à la cape, mettre le Vaiſſeau à la cape, c'eſt faire ſervir la grande Voile ſeule, après avoir ferlé toutes les autres.

Capitaineries. Voyez *Gardes Côtes*.

Capitane. La Galère Capitaine eſt la principale Galère non ſeulement des Puiſſances Maritimes & des Etats Souverains qui n'ont pas titre de Royaume, mais encore de quelques Royaumes annéxés à un plus grand.

Caplanier. Nom qu'on donne ſur les Vaiſſeaux Bretons à ceux qui vont à la peche de la Morue ſeche.

Capon, crochet de fer qui sert à lever l'Ancre.

Caposer, mettre un Navire à la cape: on capose en amarrant le gouvernail bien ferme.

Capre. Nom qu'on donne aux Armateurs, & aux Vaisseaux qui sont armés en guerre pour la course.

Caquage, ou *Cacage*, façon que l'on donne au Hareng en vracq, lorsqu'on le veut saler & pacquer.

Caque de Hareng, c'est le Baril dans lequel on l'encaque.

Caquer le Hareng, c'est l'apprêter pour le mettre dans la Caque. On dit encaquer du Hareng, pour dire le mettre ou l'arranger dans une Caque.

Caqueurs, Matelots employés à caquer le Hareng.

Caracon, petite Caraque.

Caracore, Bâtiment des Indes, dont les habitans de l'Ile de Borneo se servent beaucoup: il va à la rame pendant le calme, & lorsqu'il fait peu de vent.

Caramoussal, Vaisseau marchand de Turquie, qui a la poupe fort haute.

Caraque, nom que les Portugais donnent aux Vaisseaux, qu'ils envoyent au Bresil & aux Indes Orientales. Ce sont de très grands Vaisseaux ronds, & de combat: ce sont aussi des Vaisseaux de charge.

Caravelle, petit Bâtiment Portugais, à poupe quarrée, rond de bordage, & court de varangue. Les Caravelles passent pour les meilleurs Voiliers qui soient sur la Mer.

Carcasse de Vaisseau, c'est le corps d'un Vaisseau, qui n'est point bordé, & dont les pièces de dedans paroissent au côté.

Ca-

Carénage, endroit ſur le bord de la Mer, propre pour donner la carène.

Carène, eſt la Quille du Vaiſſeau, ou cette longue pièce de bois, qui règne par dehors dans la plus baſſe partie du Vaiſſeau, de proue à poupe, pour ſervir de fondement au corps du Navire.

Carène ſe prend auſſi pour toute la partie du bordage, compriſe depuis la Quille juſqu'à la ligne de l'eau: d'où vient qu'on dit caréner un Vaiſſeau, lui donner la carène, c'eſt-à-dire, le radoub. Le vulgaire des Matelots dit, mettre un Vaiſſeau en cran.

Caréner, c'eſt donner la carène, ou le radoub à un Vaiſſeaux. Voyez *Carène.*

Cargaiſon, marchandiſe dont on charge un Vaiſſeau.

Carguer la voile, ou la bourcer, c'eſt la trouſſer & l'acourcir, par le moyen des cordages appellés cargues.

Cargue-bas. Voyez *Cale-bas.*

Cargues, cordes amarées au milieu du côté de la Voile, pour trouſſer ou carguer le côté de la Voile. Il y a différentes ſortes de Cargues.

Cargueur, Poulie, dont le principal uſage eſt d'amener & de guinder le Péroquet.

Carlingue, ou Contrequille, eſt une longue poutre, attachée dans le fond d'un Vaiſſeau par dedans ſur toute la longueur de la Quille, deſorte que la Carlingue & la Quille ſervent de fondement à tout le corps d'un Vaiſſeau.

Carret, ſorte de fil en uſage dans les Vaiſſeaux.

Cartes marines, ou hydrographyques, ſont des repréſentations ou deſcriptions des Côtes & des Parages de la Mer. Les unes s'ap-

s'appellent Cartes au point réduit, les autres ſe nomment Cartes au point plat.

Caturs, Vaiſſeaux de guerre de Bantam.

Ceintes, rebords, cordons, bandes de bois, qui règnent par dehors ſur le bordage d'un Vaiſſeau.

Cerpes. Voyez *Harpons*.

Chableau, longue Corde, qui ſert à tirer & remonter les Bateaux ſur les Rivières.

Chabler, c'eſt attacher un fardeau à un cable, le haler, l'enlever.

Chaland, ou *Bac*, eſt un Bateau plat, qui ſert à amener à Paris les marchandiſes qui deſcendent par la Rivière; mais il ſe dit plus particulierement des Bateaux de la Loire.

Chalinque, petit Vaiſſeau des Indes.

Chaloupe, Batiment deſtiné à la communication des grands Vaiſſeaux, ou pour ſervir à faire de petites traverſées, quoiqu'il y en ait qui en faſſent de grandes. Les Vaiſſeaux, qui doivent aller à la Mer, ſont pourvus d'une Chaloupe. Chaloupe à la toue veut dire que la Chaloupe eſt amarrée à bord du Vaiſſeau, & qu'elle en eſt tirée, lorſqu'il eſt ſous les voiles. On dit, haler la Chaloupe à bord; mettre la Chaloupe à la Mer.

Chambre de Port eſt une partie du Baſſin d'un Port de Mer, la plus retirée & la moins profonde. C'eſt-là qu'on retire les Vaiſſeaux deſarmés pour les réparer.

Chameau, gros Bâtiment pour enlever un Vaiſſeau, & le faire paſſer ſur le Pampus à l'embouchure de l'Y.

Champane, ſorte de Bâtiment.

Chandeliers de Chaloupes ſont deux fourches de fer pour ſoutenir le Mât, la Voile, &c.

Chan-

Chandeliers d'échelles ſont des Chandeliers de fer, qu'on met de deux côtés de chaque échelle: on y amarre des cordes, qu'on laiſſe traîner juſqu'à l'eau, & qui ſervent à ſoulager ceux qui montent dans le Vaiſſeau, ou qui en deſcendent.

Chandeliers de liſſes ſont ceux qu'on met dans les liſſes ſur le haut des côtés des Vaiſſeaux. Le Chandelier de Fanal eſt un grand fer avec un pivot, ſur lequel on oppoſe un Fanal de poupe.

Chantier pour la conſtruction des Vaiſſeaux, eſt un exhauſſement que font des Tins ou de groſſes pièces de bois rangées ſur le bord de la Mer, pour ſoutenir la Quille ou la Solle des Bâtimens qui n'ont point de Quille. C'eſt auſſi l'endroit où l'on travaille aux pièces d'un Bâtiment.

Chapelle eſt une revirement inopiné du Vaiſſeau. Faire chapelle eſt virer malgré ſoi.

Chargement eſt la charge d'un Vaiſſeau, & les marchandiſes chargées dans un Vaiſſeau marchand. Ce mot s'emploie indifféremment pour *Cargaiſon.*

Charger un Vaiſſeau, c'eſt le remplir de marchandiſes.

Charpe ſont deux cordages amarrés d'un ponton à l'autre, de même qu'au rivage avec des piquets, lorſqu'il faut faire un Pont ſur une Rivière & contenir les Pontons.

Charroi, grande Chaloupe pour porter la Morue en Terre-neuve.

Charte-partie eſt un Acte d'Affrétement, ou une Ecrit conventionnel que fait le Propriétaire d'un Vaiſſeau avec un Marchand qui veut charger ſes marchandiſes dans ce Vaiſſeau. C'eſt auſſi l'Acte où ſont rédigées par écrit les conventions de ceux qui ſont

une

une focieté pour naviguer enfemble.

Chaffe. Prendre chaffe, c'eft fe retirer précipitamment.

Chaffe de proue, ou pièce de chaffe, font des Canons logés à l'avant, pour battre pardeffus l'éperon.

Chaffer fur un Vaiffeau, c'eft courir fur lui, & le mettre en fuite.

Chaffer fur fes ancres, c'eft entraîner l'ancre, & être contraint d'arrer. Cela arrive lorfque l'Ancre, n'ayant pas bien mordu le terrein, eft entraînée par la force du vent, des marées, des courans.

Chat, forte de Vaiffeau du Nord.

Chate, efpèce de Barque, qui fert à tranfporter du canon & les provifions des Vaiffeaux.

Château d'avant eft l'exhauffement qui eft à la proue des grands Vaiffeaux, au-deffus du dernier pont.

Château d'arrière, Château de poupe ou Gaillard d'arrière, c'eft toute l'élévation qui règne à la poupe, au-deffus du prémier Pont.

Chaufer un Vaiffeau, lui donner le feu, c'eft chaufer le fond d'un Vaiffeau, afin d'en découvrir les défectuofités. Chaufer les Soutes, c'eft les fecher.

Chauffée d'Aifance, c'eft fur Mer la même chofe que *Latrines* fur terre.

Chef, partie qui termine le devant d'un Bateau, & qu'on appelle *Etrave* fur la Mer. On dit quelquefois *Chef*, au-lieu de dire Cap, ou Pointe.

Chef d'Efcadre eft un Officier-Général, qui commande une divifion de Vaiffeaux.

Chenal eft un courant d'eau.

Chevalet, machine avec un rouleau mobile,

bile, pour passer les cables d'un lieu à un autre.

Chicaner le Vent, c'est le prendre en louvoyant.

Chiorme est la Bande des Forçats, qui tirent la rame dans une Galère.

Chirole, espèce de Brigantin.

Cincenelle, Chableau ou Cableau, est un petit Cable, dont les Bateliers se servent à remonter leurs Bateaux.

Cinglage, chemin qu'un Vaisseau fait en 24 heures. C'est aussi le Loyer des Gens de Marine.

Cingler, c'est faire route, c'est aussi aller à toutes voiles.

Civadière, ou Sivadière, est la Voile de Beaupré.

Clamp, pièce de bois qu'on applique contre un Mât, contre une Vergue, pour les fortifier, & empêcher que le bois n'éclate.

Classe est une division de tous les Pilotes Maîtres, Calfateurs, & généralement de tous les Matelots du Royaume de France, qui sont enrôlés par ordre du Roi.

Clincart, nom de certains Bateaux plats de Suède & de Danemarc.

Coites, pièces de bois qui se mettent sous un Vaisseau pour le faire glisser du Chantier jusqu'à l'eau.

Collèges de l'Amirauté chez les Hollandois. Voyez *Amirauté*.

Colombiers, pièces de bois endentées, dont on se sert, lorsqu'on veut mettre quelque Bâtiment à l'eau. Les Hollandois ne s'en servent point.

Colonne. Marcher en colonne sur Mer, c'est marcher sur une même ligne, les uns derrière les autres.

Colti

Colti eſt ſur les Vaiſſeaux un retranchement, qui ſe fait à l'extrémité du Château d'avant.

Combleau, cordage qui ſert à lever de gros fardeaux avec une Grue, ou à des tours d'Ecluſes.

Combuger les Futailles, c'eſt les remplir d'eau, pour les mettre à l'épreuve & les imbiber.

Comite, Officier de Galère, qui commande la Chiourme, & qui met la Galère en eſtive, la leve de poſte, & l'y met.

Commande, Cordage qui ſert pour les Bâteaux & Pontons.

Commande. Ce mot eſt crié ſur les Vaiſſeaux par l'Equipage, pour répondre au Maître, qui appelle de la voix ou du ſiflet.

Commandes, petites cordes de merlin, qui ſervent à ferler les voiles, & à renforcer les autres maneuvres. On les nomme auſſi *Rabans*.

Commandeur. Ce terme dont on ſe ſert fréquemment parmi les Hollandois, veut dire proprement *Commandant*. Le Commandeur chez eux, eſt celui qui commande quelques Vaiſſeaux, ou quelques Flotes particulières.

Commis eſt celui qui a la diſtribution des Marchandiſes qui ſont dans un Vaiſſeau. Le *Sous-Commis* eſt celui qui fait la fonction du Commis, en cas de mort ou de quelque empêchement. Un Commis à la diſtribution des Vivres, eſt celui qui fait diſtribuer les Vivres à l'Equipage.

Commiſſaire Général de la Marine eſt le prémier des Officiers, qui eſt ſubordonné à l'Intendant de la Marine dans ſon département. Ils y a pluſieurs autres Charges de Com-

Commissaires pour la Marine.

Commission sur Mer, c'est la Commission & l'Ordre que donnent l'Amiral, le Vice-Amiral, ou d'autres Officiers. Cette Commission est un pouvoir pour aller en course, butiner, &c.

Compagne est la Chambre du Major-Dome d'une Galère.

Compagnie, en matière de Négoce, se dit d'une Societé de Marchands qui s'unissent pour faire quelque établissement ou quelque entreprise.

Compas de route. Voyez *Boussole.*

Conille de la Galère est un espace sous couvert, qui touche au flanc de la Galère.

Connoissement, ou *Police de chargement*, est une reconnoissance, que donne le Maître ou le Patron d'un Vaisseau à un Marchand, de la qualité & de la quantité des marchandises qui ont été chargées dans son bord, avec soumission de les porter au lieu de leur destination, moyennant un certain prix.

Conserve signifie Escorte ou Compagnie. Vaisseaux de Conserve, qui font même route.

Consommation est tout ce qui s'est employé au service du Vaisseau pendant le voyage.

Construction, c'est la manière de bâtir des Vaisseaux, & l'ouvrage même.

Consul est un Officier établi en vertu d'une Commission dans les Echelles du Levant, ou autres Villes de commerce.

Continne, grosse toile dont on se sert surtout pour les Voiles des Galères.

Contoir, Bureau établi en quelque lieu de Commerce pour la facilité du Négoce.

Contre-Amiral, Officier qui commande l'Arrière-garde d'une Armée navale. Cette Char-

Charge n'eſt qu'une ſimple qualité en France, il n'y a point de Contre-Amiral fixe.

Contre-Maître, ou Boſſeman, eſt un Officier d'un Vaiſſeau, qui eſt l'aide du Patron ou Maître, & dont les ſoins s'étendent ſur les agreils, la maneuvre de l'avant, l'ancrage, & le travail du cabeſtan.

Controleur de la Marine eſt un Officier qui a l'œil ſur tous les marchés, qui ſe font dans un Arſénal de Marine.

Converſo, mot tiré du Portugais, qui ſignifie la partie du Tillac, où l'on s'aſſemble pour ſe viſiter & s'entretenir.

Convoi ſur Mer, c'eſt un Vaiſſeau de guerre qui conduit des Vaiſſeaux marchands.

Convoyer des Vaiſſeaux marchands, c'eſt le ſoin que le Vaiſſeau de guerre en prend. Voyez *Convoi.*

Coq du Vaiſſeau eſt le Cuiſinier de l'Equipage.

Coradoux, ou *Couradoux*, eſpace qui eſt entre deux ponts.

Corbillon, eſpèce de demi-Barillet qui ſert à tenir le Biſcuit qu'on donne à chaque repas, pour un plat de l'Equipage d'un Vaiſſeau.

Cordages. Il y a dans les Vaiſſeaux un grand nombre de Cordages qui ont différens noms.

Cordelle, Corde qui ſert à haler un Vaiſſeau d'un lieu à un autre.

Corderie, Attelier ou lieu propre pour fabriquer des Cordes, des Cables, &c.

Cormière, pièce de bois qui forme le bout de la Poupe d'un Vaiſſeau.

Cornette eſt un Pavillon quarré & blanc, qui marque la qualité ou le caractère du Chef d'Eſcadre qui le porte.

Corps.

Corps. Le Corps d'un Vaiſſeau eſt tout le Bâtiment ſans apparaux.

Corps de bataille d'une Armée navale eſt l'Eſcadre du Commandant, qui fait le milieu de la Ligne.

Corſaire, Pirate, Ecumeur de Mer, Forban, eſt celui qui court les Mers avec un Vaiſſeau armé en guerre, ſans aucune Commiſſion, & pour voler les Vaiſſeaux marchands.

Corvette. Tout Bâtiment qui eſt au-deſſous de 20 Canons eſt Corvette en France. C'eſt la même choſe que le *Sloop* de guerre des Anglois.

Coſſes, ou *Goſſes*, Anneaux de fer garnis de petits cordages, qui y ſont tortillés pour conſerver les gros Cordages, qui paſſent au travers des Coſſes.

Côte, ce ſont les terres ou les Rochers du bord de la Mer.

Côté d'un Vaiſſeau eſt le flanc du Vaiſſeau.

Côté du Vent, c'eſt le côté d'où vient le Vent. Mettre le Vaiſſeau côté à travers, c'eſt virer le bord, & préſenter le côté au vent.

Côtes, ou Membres, ſont les pièces d'un Vaiſſeau, qui ſont jointes à la Quille, & qui montent juſqu'au plat-bord.

Côtiers. Les Pilotes Côtiers ſont ceux qui ont une grande connoiſſance des Côtes, des Rades, des Ports, des Rivages, &c.

Cotons, pièces de bois qui ſervent à fortifier un Mât.

Coubais, Bâtiment du Japon, qui ne ſert qu'à n'aviger dans les eaux internes.

Couets, nom de quatre groſſes Cordes. La maneuvre des Couets s'appelle amarrer.

Cou-

Coulage, perte qui se fait de toutes les liqueurs qui composent la charge d'un Vaisseau.

Coulée est l'évidure qu'il y a depuis le gros d'un Vaisseau jusqu'à l'Etambord.

Couler bas, couler à fond, c'est faire enfoncer & périr un Vaisseau. C'est aussi quand le Vaisseau s'enfonce sous l'eau, & périt.

Couloirs, petits passages qu'on fait autour des ponts dans certains Bâtimens.

Coup de partance, en terme de Marine, est un coup de Canon sans balle, qui se tire pour donner avis que l'on va partir.

Coup de vent, c'est l'orage, ou le gros tems qui survient. Coup de mer, c'est le coups qu'un Vaisseau reçoit d'une vague de mer.

Coupe-gorge, ou *Gorgère*, est le dessous de l'éperon, qui garde l'eau, ce qui est formé par des courbes de charpenterie. C'est proprement *courbe de gorge*; mais le commun des Matelots dit par corruption *Coupe-gorge*.

Couper la lame, c'est quand la pointe d'un Vaisseau fend le milieu de la lame, & passe au travers.

Couples sont les Côtes ou Membres d'un Navire, qui étant égaux de deux en deux, croissent & décroissent couple à couple également, à mesure qu'ils s'éloignent de la principale Côte. Ce sont aussi deux planches du franc-bordage.

Couradoux, ou *Courtoir* de la Galère, est le lieu où couchent les Soldats.

Courans, mouvemens impétueux des eaux.

Courbatons, ou *Courbes*, pièces de charpenterie, qui se mettent à des encognures du

du Bâtiment pour en lier les membres, & servir d'Arcs-boutans.

Courbes, pièces de bois plus grosses que les Courbatons, & dont l'usage est aussi de lier les membres des côtés du Vaisseau aux Baux, & de gros membres à d'autres.

Courir, c'est faire route, ou gouverner. Courir une bordée, c'est conduire le Vaisseau à Stribord ou basbord, jusqu'à un revirement. Courir vent, c'est s'étendre selon certains rumbs de vent.

Courives, demi-pont que l'on fait de l'avant à l'arrière, de chaque côté, à certains petits Bâtimens. Ce sont aussi des Serres-goutières.

Couronnement est la partie du haut de la poupe, qui est un ornement pour l'embelissement de l'arrière.

Cours, & *Course*, est le mouvement, le sillage, la route d'un Vaisseau. Faire le cours, c'est être en mer avec des Vaisseaux armés en guerre, pour combattre les Ennemis, & enlever les Vaisseaux marchands.

Coursie, passage qui règne dans une Galère, de proue à poupe.

Coursier. Canon de Coursier est un Canon, qui est logé sur l'avant de la Galère, pour tirer par dessus l'éperon.

Coursière, pont mobile, pour la communication des parties d'un Vaisseau.

Courtoir. Voyez *Couradoux*.

Courvette, espèce de Barque longue.

Coustières, gros cordages qui soutiennent les Mâts d'une Galère, & lui servent de Haubans.

Couture ouverte, ce sont les espaces calfatés, d'où l'étoupe du calfat est sortie.

Couverte signifie au Levant, Pont ou Tillac.

C'eſt auſſi l'eſpace où l'on charge l'Artillerie.

Craie, Vaiſſeau Suédois & Danois, qui porte trois Mâts.

Cran. Voyez *Carène*.

Creux d'un Vaiſſeau, c'eſt la hauteur qu'il y a depuis le deſſous du prémier Pont juſques ſur la Quille, ou la diſtance qui eſt entre les Baux & les Varangues.

Crique, ſorte de petit Port, fait ſans art, le long des Côtes.

Croiſée de l'Ancre eſt la partie de l'Ancre qui en fait la croix.

Croiſer, c'eſt faire des traverſées & des courſes autour de quelque parage.

Croiſières, parages, étendues de mer, où les Vaiſſeaux vont croiſer.

Crone, Tour ronde & baſſe ſur le bord de la Mer, avec un Chapiteau qui tourne ſur un pivot. On s'en ſert pour charger & décharger les marchandiſe des Vaiſſeaux.

Croupière. Mouiller en croupière ou en croupe, c'eſt mouiller à poupe, afin de maintenir les Ancres de l'avant, & empêcher le Vaiſſeau de ſe tourmenter.

Cul d'un Vaiſſeau, c'eſt ſon arrière. Cul en vent, mettre cul en vent, c'eſt mettre vent en poupe. Cul de ſac eſt un Havre brute.

Culer, c'eſt aller en arrière.

Cuſeroſne, petit Bâtiment du Japon, dont on ſe ſert pour la pêche de la Baleine.

D.

D*Ague* de Prévôt ſur les Vaiſſeaux, eſt un bout de corde dont le Prévôt donne des coups aux Matelots qui ſe ſont mal comportés.

Dail-

Daillots, Anneaux qui servent à amarrer la Voile, qu'on met de beau tems sur les Etais.

Dalon, *Daillon*, *Dalot*, ou *Orgues*, sont des ouvertures ou gouttières, qui sont conduites en pente tout au travers du bordage du Vaisseau, le long des Tillacs & des Sabords, pour l'écoulement des eaux.

Dame-Jeanne, grosse Bouteille, qui sert à mesurer sur les Vaisseaux marchands les rations de la boisson de l'Equipage.

Damelooper, Bâtiment Hollandois, pour naviger sur les eaux internes.

Darses, *Darsines*, partie d'un Port de Mer la plus avancée dans la Ville.

Daugrebot, Bâtiment Hollandois pour la pêche sur le Drogue-banc.

Débarcadour, lieu pour débarquer ce qui est dans un Vaisseau.

Débardage, sortie des marchandises hors d'un Bateau, lorsqu'il est arrivé au Port.

Débarquement se dit de la sortie de tout ce qui fait le chargement d'un Vaisseau.

Déborder. Un Vaisseau qui se déborde est un Vaisseau qui se dégage du grapin & des amarres de l'Ennemi. Il se dit aussi d'un petit Bâtiment, qui s'éloigne d'un plus grand, à bord duquel il étoit.

Débosser le Cable, c'est démarrer la bosse qui le tenoit.

Débouquer, c'est sortir des Bouches ou Canaux, qui séparent les Iles l'une de l'autre.

Débout. Donner debout à terre, c'est courir droit à terre. Debout au vent, c'est avoir vent contraire.

Débris d'un Vaisseau péri, ou d'un vieux Bâtiment dépecé. ce sont les effets qui restent

tent d'un Vaiſſeau qui a fait naufrage. On dit auſſi *Bris*, au-lieu de Débris.

Décharger les Voiles, c'eſt ôter le vent de deſſus pour le mettre dedans.

Déchargeur, Officier de Ville commis ſur es Ports pour décharger les Vaiſſeaux.

Décheoir, c'eſt dériver, s'abattre, & ſortir de la route.

Déchouer, c'eſt relever un Bâtiment qui eſt échoué, & le remettre à flot.

Découdre, c'eſt déclouer quelques pièces de bordage.

Découverte. Etre à la découverte, c'eſt être en ſentinelle au haut du Mât.

Dedans. Mettre les Voiles dedans, ou mettre à ſec, c'eſt ferler les Voiles & les ſerrer.

Déſenſes ſont des *Bout-dehors*. Voyez *Bout-dehors*.

Déferler les Voiles, c'eſt les mettre dehors, & les déployer.

Défier, c'eſt prendre garde que quelque choſe n'arrive. Défie l'Ancre du bord, c'eſt-à-dire, empêche que l'Ancre ne donne contre le bord.

Défuner les Mâts, c'eſt les dégarnir de leurs étuis & de leurs maneuvres.

Dégarnir un Vaiſſeau, c'eſt en ôter les agrès, ou la garniture.

Dégrader un Vaiſſeau, c'eſt l'abandonner, après en avoir ôté tout l'équipement, quand le Bâtiment eſt devenu inutile.

Dégréer, ou *déſagréer*. Un Vaiſſeau dégréé eſt un Vaiſſeau qui a perdu les cordes de ſa maneuvre, & le reſte de ſes agreils.

Dehors. Mettre un Vaiſſeau dehors, c'eſt le faire ſortir du Port.

Déjouer. On dit qu'un Pavillon, qu'une Girouette déjoue, quand ils voltigent au gré du vent.

Délaiſ-

Délaissement est un Acte par lequel un Marchand, qui a fait assurer des marchandises sur quelque Vaisseau, dénonce la perte de ce Vaisseau à l'Assureur, & lui abandonne les effets sur lesquels l'Assurance a été faite, avec sommation de lui payer la somme assurée.

Délestage est la décharge du lest de chaque Bâtiment.

Délesteur, Commis établi pour le fait du délestage. Voyez *Délestage*.

Démarer. Un Vaisseau qui démare est celui qui a levé ou coupé ses amares, & qui commence à faire route.

Démâter, c'est abattre les Mâts.

Département, c'est un Port, ou Arsénal de Marine, comme Toulon, Brest, &c. où le Roi de France tient ses Vaisseaux & ses Officiers de Marine. C'est aussi le ressort & la Juridiction, qui est commise à un Intendant, ou à quelque autre Officier, Commissaire, envoyé par le Souverain.

Dépense sur Mer, c'est le lieu où le Maître-Valet tient les Vivres qu'il distribue.

Déployer une Voile, c'est la mettre dehors, & la porter au vent. Déployer le Pavillon, c'est l'arborer & le laisser voltiger au gré du vent.

Dérader. Un Vaisseau dérade, quand le gros tems le force de quitter la Rade où il est mouillé, & à chasser sur son Ancre, & l'entraîner avec lui.

Dérivation, c'est lorsqu'on sort hors de sa route.

Dérive est le biaisemeut du cours d'un Vaisseau, qui ne porte pas à route, ou qui s'abat, ou va de côté.

Dériver. Voyez *Dérive*.

Dérober le vent, c'eſt lorſqu'un Vaiſſeau étant au vent d'un autre, l'empêche de recevoir le vent dans ſes voiles.

Deſaffourcher, c'eſt lever l'Ancre d'affourche, & le raporter à bord.

Deſarborer un Mât, c'eſt l'abattre, ou le couper.

Deſarmement, c'eſt le licenciement de l'Equipage, & le tranſport des agrès du Vaiſſeau.

Deſarmer. Voyez *Deſarmement.*

Deſarrimer, c'eſt changer l'arrimage, ou l'arrangement qu'on avoit fait de la charge.

Deſcendre un Vaiſſeau d'une Rivière, c'eſt le faire ſortir de la Rivière.

Deſcente. Faire deſcente, c'eſt mettre pied à terre dans un païs ennemi.

Deſembarquer, c'eſt retirer d'un Vaiſſeau les marchandiſes, qui y avoient été embarquées, ſans qu'elles ayent été tranſportées, ou que le Vaiſſeau ſoit parti du lieu où il a chargé.

Deſemparer un Vaiſſeau, c'eſt mettre ſes agreils en deſordre, le démâter, le mettre hors de ſervice.

Déſerter quelqu'un, c'eſt laiſſer quelqu'un contre ſon gré, dans un païs étranger.

Deſtination d'un Vaiſſeau, c'eſt le Port ou le Païs, où il eſt envoyé, pour y laiſſer ſa cargaiſon.

Détacher. On dit, détacher des Vaiſſeaux pour aller à la découverte. Se détacher, c'eſt ſe ſéparer des autres Vaiſſeaux.

Détalinguer, c'eſt ôter les Cables de l'Ancre.

Déventer les Voiles, c'eſt braſſer au vent, pour empêcher que les Voiles ne portent.

Dévirer. Le Cable dévire de deſſus le Cabeſtan, quand il recule au-lieu d'avancer.

Dextribord eſt le côté du Vaiſſeau, qui eſt à la main droite de celui qui étant à la poupe, fait face vers la proue.

Diguon eſt le bâton qui porte un pendant, une flamme, ou banderolle arborée au bout d'une Vergue.

Diviſion d'une Armée navale, c'eſt une certaine quantité de Vaiſſeaux d'une Armée navale, qui ſont ſous le commandement d'un Officier-Général.

Dogues-d'amure ſont deux trous dans le plat-bord, à l'avant du grand Mât.

Donner à la côte, c'eſt aller échouer à terre par néceſſité ou par accident. Donner dedans, c'eſt entrer dans une Rade. Donner vent devant, c'eſt mettre le vent ſur les Voiles.

Dorer, eſpalmer, c'eſt donner le ſuif à un Vaiſſeau.

D'où eſt le Navire? c'eſt une demande qu'on fait à un Vaiſſeau qu'on rencontre.

Doublage eſt un ſecond bordage, ou un revêtement de planches qu'on met par dehors aux Navires, qui vont entre les Tropiques, pour la conſervation & la durée du Vaiſſeau.

Doubler un Vaiſſeau. Voyez *Doublage.* Doubler un Cap, une Pointe, c'eſt paſſer au-delà.

Dragons, gros tourbillons d'eau, que trouvent ceux qui navigent ſous la Ligne & entre les Tropiques. Dragon de vent eſt un orage violent & ſubit.

Draguan d'une Galère eſt la partie de derrière de la Poupe.

Drague, gros Cordage qui a plusieurs usages dans la Marine.

Draguer, c'est chercher avec une Drague les Ancres perdues & abandonnées dans la Mer.

Drisse, ou *Issas*, Cordage qui sert à isser & à amener la Vergue le long du Mât.

Droiture, aller en droiture, faire sa route en droiture, c'est naviger en droite route, sans relâcher, sans courir sur des croisières.

Drosse, Cordages ou Palans, qui servent à approcher ou à reculer une pièce de Canon de son Sabord. C'est aussi un Cordage, qui sert le racage de la Vergue d'Artimon, ou des autres Vergues, lorsqu'il s'y en trouve.

Dunes, hauteurs ou montagnes de sable sur le bord de la Mer.

Dunette, c'est le plus élevé des étages ou départemens de l'arrière du Vaisseau, & qui sert de poste au Maître & au Pilote, Dans les Vaisseaux de guerre il y a de nuit sur le plus haut de la Dunette une Sentinelle, pour répondre aux rondes & aux visites des Officiers.

E.

EAu. Faire de l'eau, faire aiguade, c'est se fournir d'eau douce. Faire eau, c'est puiser & être gagné de l'eau, qui entre dans le Vaisseau. Un Vaisseau percé à l'eau, est celui qui prend l'eau par les parties du bordage qui enfoncent dans l'eau. Un Vaisseau, qui prend, ou tire dix ou douze pieds d'eau, est un Vaisseau qui a besoin de dix ou douze pieds d'eau pour être à flot & en

état

état de naviger. Mettre ou pouſſer un Navire à l'eau, c'eſt le mettre en mer, quand on le leve de deſſus le chantier, ou qu'il vient d'avoir le radoub à terre.

Eau. Haute eau, c'eſt quand la Marée eſt pleine. Baſſe eau, c'eſt quand la Mer eſt retirée. Le vif de l'eau, c'eſt la haute eau d'une Marée. Morte-eau, c'eſt le bas de l'eau, quand la Mer a refoulé.

Ebarné, ébaroui, ſe dit d'un Vaiſſeau deſſéché, dont le bordage s'entr'ouvre. Pour éviter cet inconvénient on mouille le Vaiſſeau.

Ebaroui. Voyez *ebarné.*

Ebe, ou *Juſſant*, c'eſt le deſcendant ou le reflux de la Marée, qui refoule & s'en va.

Ecbars ſe dit d'un Vent peu favorable.

Ecbelle des Cartes maritimes eſt une ligne diviſée en pluſieurs parties égales, qui repréſentent des lieues, des milles, ou les autres diſtances itinéraires, qu'on veut trouver ſur la Carte.

Ecbillon, terme de Marine du Levant, qui ſignifie une Nuée noire, d'où ſort une longue queue, qui va toujours en diminuant & en s'allongeant vers la Mer: elle en tire l'eau comme une pompe, enſorte que l'on voit cette eau qui bouillone tout autour, tant l'attraction eſt grande. Les Matelots craignent beaucoup ce météore, qui eſt apparemment une Trombe de Mer.

Ecbouement eſt le choc d'un Vaiſſeau contre un banc de ſable, qui ſouvent le briſe & le fait périr.

Ecbouer, c'eſt donner de la quille contre un fond de mer, enſorte que faute d'eau, le Bâtiment ne peut être à flot.

Ecore eſt une eſcarpe, ou un précipice ſur le bord de la Mer, ou à l'extrémité d'un banc, ou d'une baſſe. Côte en écore, c'eſt-à-dire, eſcarpée, ou taillée en précipice.

Ecotards, ou Porte-haubans, eſt une pièce de bois miſe en rebord & en ſaillie ſur les côtés du bordage, &c.

Ecoutes, Cordages qui ſont deux branches, & qui ſont amarrés aux deux points d'en-bas de chaque Voile, ou de chaque Bonnette, pour la tenir en état, & lui faire prendre le vent. Border les écoutes, c'eſt les étendre, les tirer. Larguer, ou filer les écoutes, c'eſt les lâcher. Haler ſur les écoutes, c'eſt les bander.

Ecoutille eſt une ouverture dans le Tillac, faite comme une trape pour deſcendre ſous le pont. Il y a l'Ecoutille de la foſſe aux Cables, l'Ecoutille des Vivres, & l'Ecoutille des Soutes.

Ecubiers, trous ronds qu'on fait aux deux côtés de l'avant du Vaiſſeau, à ſtribord & à bas-bord de l'Etrave, pour paſſer les Cables quand on veut mouiller. A Marſeille on les appelle *Oeils*.

Ecueil eſt un terrain dangereux, où un Vaiſſeau peut périr.

Ecumer la Mer, c'eſt pirater, voler ſur Mer.

Elargir. Un Vaiſſeau s'élargit, quand il prend ou donne la chaſſe.

Elever. Un Vaiſſeau qui s'élève, c'eſt celui qui s'éloigne de la Côte ou d'un Mouillage, pour tirer à la Mer.

Elingue, groſſe corde à laquelle on donne la figure d'un 8, & dont on ſe ſert ſur Mer pour embraſſer les plus gros tonneaux de

de marchandiſes. Les Marchands en gros s'en ſervent auſſi.

Elinguet, pièce de bois qui tourne horizontalement ſur le Pont du Vaiſſeau, & ſert à arrêter le Cabeſtan. Il y a auſſi un Elinguet de Virevaut.

Elme, le Feu St. Elme eſt une exhalaiſon ſeche, qui s'enflamme, & s'attache ſur les Vaiſſeaux qui n'avigent.

Embarcadère eſt le lieu où les Eſpagnols font leurs embarquemens ſur les Côtes de l'Amérique, qui ſont mouillées de la Mer du Sud. Caluo, par exemple, eſt l'Embarcadère de Lima, & Arica l'Embarcadère de Potoſi.

Embarder, en terme de Marine, c'eſt s'éloigner.

Embargo. Mettre un Embargo, c'eſt arrêter, par ordre du Souverain, les Vaiſſeaux qui ſont dans ſes Ports, afin de les retenir pour le ſervice de l'Etat, & les contraindre de ſervir en payant. C'eſt ce qu'on appelle en France, *fermer les Ports*, & ce que les Anglois & les Hollandois appellent *preſſer*.

Embarquement, action par laquelle on charge des marchandiſes dans un Vaiſſeau. On le dit auſſi des fraix qu'il en coute pour les embarquer.

Embelle, partie du Vaiſſeau, compriſe depuis le grand Mât juſqu'au dogue d'amure.

Embodinure, nom qu'on donne à pluſieurs petits bouts de corde, dont l'Arganeau de l'Ancre eſt environné.

Embouchure d'une Rivière, c'eſt l'endroit par où une Rivière ſe décharge dans la Mer. L'Embouchure d'une Baye, c'eſt l'entrée de la Baye.

Embraguer, c'eſt tirer une corde dans un Vaiſſeau à force de bras.

Embrouiller les Voiles, c'eſt les carguer, ou les ferler.

Emmariner un Vaiſſeau, c'eſt mettre du monde deſſus, & le faire aller en Mer.

Empature dans un Vaiſſeau eſt la jonction de deux pièces de bois, miſes à côté l'une de l'autre.

Empenelle, petite Ancre qu'on mouille au-devant d'une groſſe.

Empéſer la Voile, c'eſt la mouiller.

Empirance ſe dit du déchet qui arrrive aux marchandiſes dans le Vaiſſeau par quelque accident.

Encapé, c'eſt être entre les Caps.

Encaſtillage eſt l'élévation de l'arrière & de l'avant d'un Vaiſſeau, & tout ce qui eſt conſtruit depuis la liſſe de Vibord juſqu'au haut.

Encoguer, c'eſt faire couler un anneau de fer, ou la boucle d'un cordage, le long de la Vergue pour l'y attacher.

Encombrement eſt l'embaras de la Cargaiſon d'un Vaiſſeau.

Endormi. Un Vaiſſeau endormi eſt celui qui a perdu ſon erre, ou ſon allure.

Enflecbures, cordes qui traverſent les Haubans en forme d'échellons.

Engagé, ou Trente-ſix-mois, c'eſt celui qui, voulant paſſer aux Iles de l'Amérique Françoiſe, ſans payer ſon paſſage, s'oblige de ſervir durant trois ans la perſonne à qui le Capitaine le donnera, ou le négociera. Les Anglois demandent ſept années d'engagement.

Enjaler une Ancre, c'eſt attacher à l'Ancre deux pièces de bois, qu'on appelle *Jas*.

En-

Enseigne de Poupe est le Pavillon qui se met sur la Poupe.

Entennes sont trois Mâts plantés sur le côté de la machine, où son frapées les calionnes qui servent à élever les Mâts.

Enterrer les Futailles, c'est les mettre en partie dans le lest du Vaisseau.

Entremises, petites pièces de bois, qui étant posées dans un Vaisseau entre les autres, les tiennent sujettes, & servent aussi à les renforcer.

Entrepôt pour la Marine est un Port de Mer, où l'on a établi un Magazin pour y recevoir les marchandises, qui doivent être transportées ailleurs.

Enverguer, c'est metrre une Voile à une Vergue.

Envergure, c'est l'assortissement des Vergues avec les Mâts & les Voiles.

Epars, nom du Bâton du Pavillon.

Epaules d'un Vaisseau sont les parties du bordage, qui viennent de l'éperon vers les Haubans de Misaine.

Eperon d'un Vaisseau, c'est un assemblage de plusieurs pièces de bois, qui fait une grande saillie à l'avant du Vaisseau, & qui s'avance le prémier en Mer.

Epicer une corde, c'est l'assembler avec une autre, en entrelaçant leurs fils l'un avec l'autre.

Epitié, petit retranchement de planches, fait le long du côté du Vaisseau, pour mettre les boulets.

Equipage d'un Vaisseau, c'est le Corps ou la Troupe des Officiers mariniers, Soldats, Matelots, &c. qui servent dans un Vaisseau, & qui le montent.

Equipement, c'est la provision de ce qui

eſt néceſſaire à la ſubſiſtance, à la ſureté, à la maneuvre d'un Vaiſſeau & de ſon Equipage. Voyez *équiper.*

Equiper un Navire, c'eſt l'armer, y mettre les Matelots, les Soldats qu'il faut; le munir de ſes apparaux, de ſes victuailles, de ſes agrès, &c. Voyez *Equipement.*

Eriſſon, grapin de fer, eſt une Ancre à quatre bras.

Erre d'un Vaiſſeau, c'eſt ſon train, ſon allure.

Eſcadre eſt un Détachement particulier de Vaiſſeaux de guerre.

Eſcale. On nomme ainſi ſur les Côtes d'Afrique, ce qu'on nomme une Echelle dans le Levant: c'eſt-à-dire, un lieu de Commerce, où les Marchands Nègres viennent apporter leurs marchandiſes aux Européens. On le dit auſſi des endroits, où les Européens vont faire la traite avec eux.

Eſcope. Bois creuſé par le bout, dont on ſe ſert à jetter de l'eau de la Mer le long du Vaiſſeau pour le laver & mouiller les Voiles.

Eſpaliers ſont les gens de rame, placés ſur les bancs les plus proches de la poupe d'une Galère. Les Rameurs fatiguent plus là qu'ailleurs.

Eſpalmer, ou *caréner*, c'eſt donner le ſuif, depuis la quille juſqu'à la ligne de l'eau, pour faire voguer les Vaiſſeaux avec plus de facilité.

Eſquif, petit Bateau ou Chaloupe, deſtiné pour le ſervice d'un Navire ou d'une Galère.

Eſquiman, nom que les Hollandois donnent à l'Officier qu'on appelle Quartier-Maître.

Eſſieu Voyez *Jas.*

Eſta-

Estacades, grosses & longues pièces de bois, garnies de fer & de chaines, qu'on met à l'entrée d'un Port pour le fermer.

Estains, deux pièces de bois, qui forment le rond de l'arrière d'un Vaisseau.

Estime, présomption & conjecture du chemin que le Vaisseau peut avoir fait; & du Parage où il se rencontre.

Estive est le juste contre-poids qu'on donne à chaque côté d'un Vaisseau ou d'une Galère, pour balancer sa charge avec tant de justesse, qu'un côté ne pese pas plus qu'un autre.

Estrapade marine est le châtiment qu'on fait souffrir à un Matelot, en le guindant à la hauteur d'une Vergue, & le laissant ensuite tomber dans la Mer, où on le plonge une ou plusieurs fois. Cela s'appelle aussi *donner la cale.*

Etambord, pièce de charpente, mise en saillie sur le bout de la Quille à l'arrière du Vaisseau, & à l'opposite de l'Estrave, pour soutenir la Poupe & le Gouvernail.

Etay, nom d'un gros Cordage. Il y a un faux Etay pour la Voile qu'on appareille de beau tems sur les Etays: & cette Voile s'appelle *Voile d'Etay.*

Etendart, en fait de Marine, est le Pavillon d'une Galère.

Etoile Polaire. Voyez *Polaire.*

Etoupe, vieux cordage qu'on défait & qu'on bat, qu'on met bouillir & qu'on seche ensuite au soleil ou au four: après cela on les file fort lâche & gros comme le bras, pour en calfater les coutures des Vaisseaux.

Etraque, c'est la largeur du bordage du Vaisseau.

Etra-

Etrave, *Etable*, *Etante*, *Etaule*, deux grosses pièces de charpenterie, mises bout à bout, & élevées sur l'extrémité de la Quille, à l'avant du Vaisseau, pour soutenir & former la Proue, comme l'Etambord forme la Poupe.

Eventer les Voiles, c'est mettre le Vent dedans, afin que le Vaisseau fasse route.

Eviter au vent, c'est quand un Vaisseau présente l'avant, au lieu d'où le Vent vient. Eviter à marée, c'est quand le Vaisseau présente l'avant au courant de la Mer.

F.

F*Abrique* de Vaisseaux, c'est ce qui s'observe dans leur construction, & la manière dont ils sont construits.

Fagot. Barque en fagot, Chaloupe en fagot, sont des Bâtimens qu'on monte sur le chantier, & qu'on démonte ensuite, sur le point de faire un voyage de long cours, afin de les monter dans les Parages, où l'on a dessein de s'en servir.

Faire. Faire le Nord, faire le Sud, &c. c'est gouverner & porter le Cap sur ces airs de vent. Faire eau. Voyez *Eau.*

Falaise, rivage dont le terrain est en escarpe, ou taillé en précipice.

Falaiser. La Mer falaise, c'est-à-dire, vient briser sur la Côte.

Falot. Voyez *Fanal.*

Fanal, grosse Lanterne, ou Falot, qui est mise sur le plus haut de la Poupe du Vaisseau pour faire signal, & marquer la route aux Vaisseaux qui suivent, quand on va de flote & de conserve pour la navigation. Il

y

y a plusieurs sortes de Fanaux.

Fasier. On dit: les Voiles fasient, pour dire que le Vent n'y donne pas bien.

Fauber, balai fait de fils de vieux cordages, avec lequel on nétoye le Vaisseau.

Fauberter, c'est nétoyer le Vaisseau avec le Fauber. Voyez *Fauber.*

Fausse-quille, pièces de bois qu'on applique à la Quille par son dessous pour la conserver.

Faux-étambord est une pièce de bois, appliquée sur l'Etambord pour le renforcer.

Felouque, Chaloupe de la Méditerranée.

Ferler, ou serrer les Voiles, c'est les plier, les trousser en fagot.

Fermeture des Ports. Voyez *Ports.*

Fesses d'un Vaisseau. Ce mot se dit particulierement des Flutes, & de la rondeur ou des façons, qui sont à l'arrière sous les tréports.

Feu, ou *Fanal.* Voyez *Fanal.*

Figale, Bâtiment des Indes, qui ne porte qu'un Mât, qui est placé au milieu.

Fil de carret est d'un grand usage pour racommoder des maneuvres rompues.

Filandres, herbages de mer, qui s'attachent sous le Vaisseau, & retardent son cours.

Filer, ou larguer les maneuvres, c'est les lâcher. Filer du cable, c'est lâcher le cable.

Fin de voiles veut dire, excellent Voilier.

Fisolères, Bateaux de Venise extrêmement légers.

Flame, longue Banderole, qu'on arbore aux Vergues & aux Hunes, pour servir d'ornement, ou pour donner signal.

Flanc de Vaisseau, c'est la partie qui se présente à la vue de l'avant à l'arrière, ou de la Poupe à la Proue. *Fle-*

Fleche d'une Galère eſt une longue pièce de bois, qui règne au-deſſus de la Poupe, & qui ſoutient le tendelet.

Flette, ſorte de petit Bateau.

Flibot, petite Flute.

Flibuſtiers, Corſaires ou Avanturiers des Iles de l'Amérique.

Florer un Vaiſſeau, lui donner les fleurs, c'eſt lui donner le ſuif.

Flot eſt le regorgement de la Marée, quand elle commence & qu'elle monte. Mettre un Vaiſſeau à flot, c'eſt le relever.

Flotaiſon, ou Ligne d'eau, eſt la partie du Bâtiment qui eſt à fleur d'eau.

Flote, Corps de pluſieurs Vaiſſeaux, qui font même route. Les Eſpagnols donnent le nom de Flote aux Vaiſſeaux qui vont tous les ans à la Vera-Crux.

Flute, ou Pinque, Bâtiment de charge, fort plat de varangue.

Flux de Mer, c'eſt le Flot ou le Montant de la Marée. Le Reflux eſt l'Ebe, le Juſſant ou le Deſcendant. Flux & Reflux de la Mer eſt une agitation réglée des eaux de la Mer, qui fait qu'elle ſe hauſſe vers ſes bords ou s'en retire.

Fné, ſorte de Vaiſſeau du Japon.

Foncet, grand Bateau, dont on ſe ſert ſur les Rivières.

Fond de mauvaiſe tenue eſt un fond où le Vaiſſeau chaſſe. Fond de bonne tenue eſt un fond excellent pour l'ancrage. Donner fond, c'eſt jetter l'Ancre. Perdre fond, c'eſt arrer, ou chaſſer ſur ſes Ancres. *Fond de vaſe.* Voyez *Vaſe.*

Fond de cale, c'eſt ce qui eſt ſoutenu ſous le prémier Pont du Vaiſſeau.

Forban, Corſaire, qui n'a point de parti affec-

affecté, qui attaque indifféremment les Amis & les Ennemis.

Force de voiles. Faire force de voiles, c'eſt faire tous ſes efforts à maneuvrer, pour faire ſon cours avec plus de diligence.

Force de rames. Faire force de rames, c'eſt redoubler les efforts des Rameurs.

Forcer. Le vent força, c'eſt-à-dire, fut violent.

Forme eſt un Attelier, ou Chantier d'un Arſénal de Marine, c'eſt-à-dire, un eſpace ou réduit ſur le bord de la Mer, pour la conſtruction ou le carénage d'un Vaiſſeau.

Fortunal, coup de Mer, tempête, orage.

Fortune de Vent eſt un gros tems où les Vents ſont forcés. Fortune de Mer, ce ſont les accidens qui arrivent ſur Mer.

Fortune. Voile de Fortune eſt la Voile quarrée d'une Tartane, ou d'une Galère.

Foſſe aux Cables eſt un réduit ſous le Tillac, & à l'arrière de la Foſſe à Lion, deſtiné à lever & à renfermer les Cables.

Foſſe à Lion eſt un réduit ſous le Tillac à l'avant du Vaiſſeau contre les Guirlandes, deſtiné à mettre le Funin, les Poulies, &c. & qui ſert de Chambre au Contre-Maître.

Fouetter. Les Voiles fouettent contre le Mât, quand elles ſont ſur le point d'être entièrement ſur le Mât.

Fougon, mot du Levant, qui ſignifie le Foyer, ou la Cuiſine du Vaiſſeau.

Fougue, ou *Foule.* Mât de Fougue, c'eſt le Mât d'Artimon.

Fourçats, ou *Fourgues*, pièces de bois triangulaires & fourchues qui entrent dans la conſtruction d'un Vaiſſeau.

Fourgues. Voyez *Fourçats.*

Fourure, revêtement de planches, qui cou-

couvrent le devant du corps des Galères, & grands Bâtimens à rames.

Fourures des Cables & des principales maneuvres, sont des fils ou cordons de vieux Cables, que l'on met en tresse, ou petite nate, pour envelopper les maneuvres, que l'on veut empêcher de s'user.

Fraicheur. Un Navire cingle avec bonne fraicheur, quand le Vent est égal & raisonnablement fort.

Fraichir. Le Vent fraichit, c'est-à-dire, reprend ses forces.

Frais. Un Vent frais est un Vent favorable.

Franchir. L'eau franchit, ou se franchit, c'est-à-dire, diminue & s'épuise; ce qui s'entend de la pluie ou des vagues qui entrent dans le Vaisseau.

Franc-tillac est le Pont d'un Vaisseau le plus proche de l'eau, élevé sur le fond de cale.

Fraper signifie attacher ou lier.

Frégate, Vaisseau de guerre, léger à la voile, & qui d'ordinaire n'a que deux Ponts. Une Frégate légère est un petit Vaisseau de guerre, bon Voilier, & qui n'a qu'un Pont.

Frégaton, Bâtiment Venitien, coupé en poupe quarrée.

Freins, ou *Refreins*, ce sont les Vagues qui, après avoir frappé rudement contre les rochers, bondissent bien loin.

Fret, ou *Nolis*, est le loyer des Vaisseaux: c'est aussi le port & la voiture qu'on paye pour quelque portion de marchandise qu'on charge dans un Vaisseau qui charge à tonneau ou quintal, & en quelque autre manière que ce puisse être.

Fréter. C'est le Patron du Navire qui le frete au Marchand, & le Marchand affrete du Patron. Voyez *Fret*.

Fré-

Fréteur, c'eſt celui qui frete. Voyez *Fret* & *Fréter*.

Fribuſtiers. Voyez *Flibuſtiers*.

Friſe de l'éperon d'un Vaiſſeau eſt un ornement, qui règne entre la coupe-gorge & la fleche de l'éperon.

Fronteau, *Cliſſon* ou *Cloiſſon*, eſt un appui de baluſtrades, qui bordent le Château devant, & le Château derrière, & qui ſe regardent de proue en poupe.

Fronton, quadre ou cartouche, placé à l'arrière du Vaiſſeau ſur la voûte, & chargé des Armes du Prince, & quelquefois de la figure qui donne le nom au Vaiſſeau.

Funer un Mât, c'eſt le garnir de ſon Etai, de ſes Haubans, & de la Maneuvre. Le défuner, c'eſt les ôter.

Funin eſt le cordage d'un Vaiſſeau. Voyez *Funer*.

Funin, *Franc funin*, nom qu'on donne à de gros cordages, qui ſervent pour les plus rudes maneuvres, comme pour embarquer le canon, attacher une ancre.

Furin. Mener un Vaiſſeau en furin, c'eſt le mener hors du Havre, & en pleine Mer.

Fuſeaux, pièces de bois qu'on met au Cabeſtan d'un Vaiſſeau pour le renfler.

Fuſée dans un Brulot eſt un canon de bois percé qu'on remplit; on s'en ſert pour les cofres à feu.

Fuſt de Girouette d'un Vaiſſeau eſt un bois plat, où l'on coud la Girouette.

Fuſte, Bâtiment de bas-bord & de charge, qu'on navige à voiles & à rames.

Futailles, Tonneaux où l'on met l'eau & autres proviſions dans un Navire.

G.

GAbares, Bateaux plats & larges, qui vont à voiles & à rames, & qui sont très communs sur la Loire.

Gabariers, Portefaix qui chargent & déchargent les Gabares. Voyez *Gabares*.

Gabarit, modèle que les Charpentiers font avec des pièces de bois fort minces, pour représenter la longueur, le calibre, &c. des membres d'un Vaisseau qu'ils veulent construire. Un Vaisseau d'un beau Gabarit est un Vaisseau bien coupé & d'une belle construction.

Gabier est le Matelot qui fait-la découverte & le quart sur la Hune.

Gabords sont les prémières planches d'enbas qui font le bordage extérieur du Vaisseau, & qui forment par dehors un coude en arc concave, depuis la Quille jusqu'au-dessus des Varangues.

Gaffe, Croc de fer dont on se sert dans une Chaloupe, pour s'éloigner de terre ou d'un Vaisseau, ou pour quelque autre besoin.

Gagné. Avoir gagné sur un Vaisseau, c'est avoir mieux cinglé que lui, s'en être approché, ou l'avoir dépassé.

Gagner au vent, gagner le vent, gagner le dessus du vent, c'est prendre l'avantage du vent sur son Ennemi.

Gaillard est un étage d'un Vaisseau qui n'occupe qu'un partie du Pont. Le Gaillard d'avant est l'exhaussement qui est à la Proue des grands Vaisseaux, vers le Mât de Misaine, au-dessus du dernier Pont. Le Gaillard d'arrière, c'est l'élévation qui règne à la Poupe au-dessus du même Pont.

Ga-

Galaubans, *Galebans*, ou *Galans*, Cordes qui prennent du haut des Mâts de Hune jusqu'aux deux côtés du Vaisseau, & qui servent à tenir ces Mâts, & à seconder l'effet des Haubans.

Galéace, gros Bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui porte trois Mâts. La Galéace a 32 Bancs, & 6 ou 7 Forçats à chacun.

Galère, Bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames. On la distingue en Galères subtiles, & Galères bâtardes.

Galère Capitane. Voyez *Capitane*.

Galère Patrone. Voyez *Patrone*.

Galère Réale. Voyez *Réale*.

Galerie du fond de cale, passage pratiqué le long du serrage de l'avant & de l'arrière des Vaisseaux, qui sont au-dessous de 50 pièces de canon. Ce passage sert à remédier aux voies d'eau & aux coups de canon.

Galeries sont encore des Balcons ou passages avec appui, qui font saillie hors du bordage vers l'arrière du Vaisseau, autant pour l'ornement que pour la commodité de la Chambre du Capitaine.

Galion, nom qu'on donnoit autrefois en France aux Vaisseaux de guerre, qui avoient 3 ou 4 Ponts. Mais ce mot n'est plus en usage que parmi les Espagnols, qui nomment Galions tous les Vaisseaux marchands qui vont à la Marguerite, à Carthagène, &c.

Galiote, petite Galère propre à aller en course. Elle ne porte qu'un Arbre ou Mât. Tous les Matelots y sont Soldats. Il y a des Galiotes qui servent sur les Canaux de Flandre, & se transportent sur des chariots.

Galliégo. Voyez *Maestral*.

Garbin, nom du vent de Sud-ouest sur la Méditerranée.

Garcettes, cordes faites de vieux cordages pour ferler les Voiles.

Garçons de bord ſont de jeunes Garçons, qui ſervant comme les Mouſſes, commencent pourtant auſſi à travailler à la maneuvre.

Gardes-Côtes ſont des Vaiſſeaux de guerre qui croiſent ſur les Côtes pour aſſurer le Commerce contre les inſultes des Corſaires, & aller de conſerve avec les Bâtimens marchands.

Gardes-Côtes, *Capitaineries*, ſont des diviſions de Côtes maritimes en France, ſoumiſes chacune à un Capitaine, à un Lieutenant & à un Enſeigne. Il y a 37 Capitaineries.

Garde au Mât eſt le Matelot que l'on met en ſentinelle au haut du Mât.

Garde-ménagerie, Poulailler, eſt celui qui a ſoin de la Volaille & des Beſtiaux qui peuvent être dans un Vaiſſeau.

Gardiens, ou Matelots Gardiens, ſont des Matelots commandés pour la garde des Arſénaux de Marine, & des Vaiſſeaux qui ſont dans un Port.

Gardiennerie, Chambre des Canoniers.

Garniture d'un Vaiſſeau, ce ſont toutes les maneuvres qui ſont néceſſaires pour mettre le Vaiſſeau en état.

Gattes, retranchement que l'on fait au-dedans d'un Vaiſſeau à l'avant pour recevoir l'eau, que les coups de Mer y font entrer par les écubiers.

Gavon, petit Cabinet de Vaiſſeau, qui eſt vers la Poupe.

Gémellé. Voyez *Mât gémellé*.

Genoux, pièces de bois courbées, qu'on place en divers endroits, quand on conſtruit un Navire.

Gens

Gens du Munitionnaire ſont l'Ecrivain de fond de cale, le Maître Valet & le Coq, qui ſont ceux que le Munitionnaire fournit ſur un Vaiſſeau qui arme.

Gens de Mer ſont ceux qui s'appliquent à la Marine.

Géſole, Armoire où ſont enfermées l'Aiguille aimantée, la Lumière & l'Horloge.

Giarres. Voyez *Jarres.*

Gindant, terme pour exprimer la hauteur ou la longueur des Voiles. On dit cette Voile a 30 aunes de gindant.

Ginguet, bois attaché au Tillac, pour arrêter le Cabeſtan, quand on a levé l'Ancre ou quelque fardeau.

Girouettes, petites pièces d'étofe, coupées diverſement, plus petites que les Pavillons, leſquelles s'arborent ſur le haut des Mâts. Chaque Chaloupe a ſa Girouette.

Giſement des Côtes & des Parages de Mer, c'eſt leur ſituation ſelon les rumbs de vent, qui règnent en droiture de l'un à l'autre, avec leurs diſtances itinéraires.

Git & *Giſent* expriment les ſituations ou giſemens de la Marine. On dit : Cet écueil git Nord & Sud avec ce Havre à la diſtance d'une lieue.

Gondole, petite Barque plate & longue, qui ne va qu'avec des rames. L'uſage en eſt particulier ſur les Canaux de Veniſe.

Gondoliers ſont ceux qui menent les Gondoles à Veniſe.

Goret, balai entre deux planches, qui ſert à nétoyer les bas du Vaiſſeau que l'eau couvre.

Gorgère. Voyez *Coupe-gorge.*

Gourdin, Bâton plat pour le châtiment des Forçats.

Gourmette, Garçon qu'on emploie dans un Navire à toute sorte de travail. Ses principales fonctions sont de nétoyer le Vaisseau, & de servir l'Equipage.

Gourmette est aussi la Garde que les Marchands mettent sur un Bateau ou sur une Allège, pour la conservation des marchandises.

Gournables, Chevilles de bois pour la construction du bordage d'un Vaisseau.

Gouttières, longues pièces de bois qu'on fait régner le long du Pont, tout autour du Vaisseau en dedans.

Gouvernail, longue pièce de bois plate & large, mobile à l'arrière du Vaisseau, le long de l'Etambord, desorte que portant dans l'eau elle divise les vagues, & les jettant à droite & à gauche par le mouvement que lui donne la barre du Timonier, elle fait aussi mouvoir & tourner la Quille & le Corps du Vaisseau, tantôt à stribord, tantôt à basbord, selon les diverses nécessités de la Navigation.

Gouverner est tourner le Gouvernail & porter le cap sur le rumb de vent que l'on veut suivre. Gouverner Nord ou au Nord, faire route au Nord.

Gouverneur d'un Vaisseau. Voyez ***Timonnier***.

Grains de vent sont des tourbillons qui se forment tout à coup, & qui ruinent plus ou moins la maneuvre d'un Vaisseau.

Grapin, *Hérisson*, *Risson*, ou *Harpeau*, est une Ancre à quatre bras, telle que celle des Galères & des Vaisseaux de basbord. Les Grapins à main sont faits comme ces sortes d'Ancres.

Grapins de Brulot sont des Grapins qui ont des crochets au-lieu de pattes. On les

les met au bout du Mât de Beaupré & des Vergues des Brulots, pour acrocher le Navire qu'on veut bruler.

Grater un Vaisseau, c'est le nétoyer par dehors & en purger le bois par la racle du vieux Goudron.

Grélin est le plus petit des Cables d'un Vaisseau, & qui sert à l'Ancre d'afourche, & à touer les Vaisseaux.

Grève, terrein plat sur le rivage de la Mer ou d'une Rivière.

Gribane, Barque de 30 jusqu'à 60 tonneaux.

Gros. Le Gros d'un Vaisseau, c'est le milieu du Vaisseau.

Grosse aventure est un argent qu'on prête sur le corps du Vaisseau ou de la Cargaison.

Gruau, machine dont on se sert pour élever des fardeaux d'un grand poids.

Grue, machine avec une roue, qu'on emploie sur Mer à embarquer & débarquer de pesans fardeaux.

Guerlandes, grosses pièces de charpenterie, tournées en ceintre, qui se posent sur l'Etrave, dessus, & dessous les Ecubiers, pour faire la liaison de l'avant du Vaisseau, & entretenir le bordage.

Guet de la Mer est la garde que les habitans des Paroisses sont tenus de faire sur les Côtes ou dans les Villes, & Places fortes situées sur la Mer.

Guindage, mouvement des fardeaux que l'on hausse & baisse. L'Issas sert au guindage des Vergues. C'est aussi la décharge des marchandises du Vaisseau, & le Salaire qu'on donne aux Matelots qui font cette décharge.

Guinder, c'est tirer & élever quelque chose.

Guindereſſe, cordage qui ſert quelquefois à guinder & à amener un Mât. Voyez *Breſſin*.

Guiſpon, gros Pinceau ou Broſſe, qui ſert à brayer ou à ſuifver les coutures & le fond d'un Vaiſſeau.

Guitran, ſorte de Bitume pour calfater les Vaiſſeaux.

Gumène, Cables des Grapins qui ſervent au mouillage.

Guy, pièce de bois ronde, à laquelle on amarre le bas de la Voile d'une Chaloupe, & de quelques autres petits Vaiſſeaux.

H.

H*Abitacle*, réduit en façon d'armoire devant le poſte du Timonnier, vers le Mât d'Artimon. Les grands Vaiſſeaux ont deux habitacles, un pour le Pilote, l'autre pour le Timonnier.

Halage, travail qui ſe fait pour tirer un Vaiſſeau, & autre choſe.

Haler, c'eſt peſer de toute ſa force ſur un cable ou ſur une maneuvre, pour la bander ou la roidir. Quand il faut haler ſur une bouline, le Contre-Maître fait tenir les Matelots prêts par ces paroles, *un, deux, trois*; & au mot de *trois*, il donnent d'un commun effort la ſecouſſe à la bouline. En maneuvrant les Couets, on crie auſſi trois fois *amarre*, & pour l'Ecoute, on crie trois fois *borde*, & au troiſième cri on hale ſur la maneuvre.

Haleur, Batelier qui tire un Bateau avec une corde paſſée autour de ſon corps ou de ſes épaules.

Hale-bouline, nom qu'on donne par raillerie à un nouveau Matelot, qui n'entend

pas

pas encore les maneuvres difficiles.

Hanche d'un Vaiſſeau eſt la partie du bordage, qui approche de l'Arcaſſe, au-deſſous des Galeries.

Hanſière, gros cordage, qui ſert à la toue du Vaiſſeau, & qu'on jette aux Bâtimens qui veulent venir à bord d'un autre.

Harpeau, ou *Grapin*. Voyez *Grapin*.

Harpons, fers tranchans mis au bout des Vergues, faits en forme d'un S, pour couper à l'abordage les Haubans & autres maneuvres de l'Ennemi. A Dieppe on les appelle *Cerpes* ou *Serpes*.

Harponneur, c'eſt celui qui jette le Harpon, à la pêche de la Baleine.

Haubans, gros Cordages amarrés aux barres de Hune, & à des caps de mouton, tant pour affermir les Mâts du côté de l'arrière, que pour donner facilité aux Matelots de monter ſur les Hunes. Les petites cordes, qui traverſent les Haubans, en façon d'échelons, s'appellent *enflêchures*, *figures* ou *figules*.

Havre ſignifie un Port de Mer, & particulierement un Port fermé par une jettée de terres & de pierres, & par une chaîne. Un Havre de Barre eſt un Port qui eſt à ſec pendant le bas de l'Ebe, & où les Vaiſſeaux ne peuvent entrer que par le flot ou la haute Marée. Un Havre d'Entrée eſt un Port où il y a aſſez de fond pour y entrer en tout tems.

Hauſſer un Vaiſſeau, c'eſt donner chaſſe de loin à un Navire dont on ne voit que les Voiles. On dit: Nous hauſſons inſenſiblement le Vaiſſeau.

Haut-bord. Voyez *Vaiſſeau*.

Haute-Marée, haute eau, ou le vif de

 l'eau,

l'eau, c'eſt le plus grand accroiſſement de la Marée, qui arrive deux fois le jour de 12 heures en 12 heures.

Hauteur eſt l'élévation du Pole, du Soleil, ou des Etoiles. On prend ordinairement hauteur avec l'Arbalête ou l'Aſtrolabe.

Hauteur ſignifie auſſi Latitude, c'eſt-à-dire, la diſtance entre le Vaiſſeau & la Ligne équinoxiale; & le mot de hauteur ſouſentend celle du Pole, qui eſt toujours égale à la Latitude.

Hauts d'un Vaiſſeau. On dit les Hauts d'un Vaiſſeau, par oppoſition à ce qu'on appelle les Bas.

Hauturier. Un Pilote hauturier eſt celui qui fait uſage de l'Arbalête & de l'Aſtrolabe pour prendre hauteur.

Heler, c'eſt faire un grand cri à la rencontre de deux Vaiſſeaux, & demander le *qui vive*.

Herpes, pièces de bois, taillées en baluſtres, qui forment la partie ſupérieure de l'Eperon, & qui ſe répondent l'une à l'autre par des Jouteraux. Il y a auſſi les quatre Herpes du plat-bord.

Herſes d'affut ſur les Vaiſſeaux. Ces Herſes ſont poſées au bout du derrière du fond de l'affut d'un Canon, où l'on acroche les Palans.

Heu, Bâtiment qui eſt plat de varangue & tire peu d'eau.

Hiloires, pièces de bois, qui bornent & ſoutiennent les Ecoutilles & les Cailles bottis, comme les bordures d'un chaſſis.

Hiſſer, c'eſt hauſſer, élever.

Hoirin eſt la même choſe que *Bouée* ou *Baliſe*. Voyez *Bouée*.

Hopital ſur Mer, c'eſt un Vaiſſeau qui ſuit

ſuit une Armée navale ou une Eſcadre. On y embarque les malades qui ſont dans les Vaiſſeaux de guerre.

Houage. Voyez *Sillage.*

Houles ſont les vagues que la Mer agitée pouſſe les unes contre les autres.

Houcre, *Hougre*, ou *Hourque*, Bâtiment Hollandois, plat de varangue, & rond de bordage comme les Flutes. Il eſt excellent à louvoyer.

Hougre. Voyez *Houcre.*

Hource, Corde qui tient à basbord & à ſtribord la Vergue d'Artimon.

Hourdy. Voyez *Liſſe.*

Hourque. Voyez *Houcre.*

Huche. Navire en huche, c'eſt-à-dire, qui a la Poupe très haute.

Hune, petite plate-forme, qui règne en ſaillie & en rond autour du Mât vers le ſommet.

Huniers. Les Huniers ſont deux Mâts, diſtingués en grand Hunier, & en petit Hunier. Mais ordinairement par ce mot *Hunier* on entend la Voile qu'il porte.

Huter les Vergues d'un Vaiſſeau, c'eſt les amener juſqu'à la moitié du Mât, & les mettre en Croix de St. André, afin qu'elles prennent moins de vent dans un gros tems, & que le Vaiſſeau ſe tourmente moins.

Hydrographie eſt la Science par le moyen de laquelle on s'inſtruit dans l'art de naviger.

J.

J*Aloux.* Un Bâtiment jaloux eſt celui qui ſe roule & tourmente trop.

Jarres, ou *Giarres*, grandes Cruches deſtinées à conſerver de l'eau douce.

Jas, *Essieu*, ou *Jouet*, est un assemblage de deux pièces de bois empattées ensemble vers l'arganeau de l'Ancre pour la tenir & faciliter le mouillage.

Jauge, mesure que doit avoir un Vaisseau, qui doit contenir quelque liqueur ou quelques grains.

Jaugeage, droit qu'on paye pour la Jauge des Vaisseaux.

Jauger, c'est mesurer un Vaisseau, pour voir s'il est de la mesure qu'il doit être.

Jautereau, pièces de bois courbes, qui soutiennent l'Éperon d'un Vaisseau, & de celles qui servent à soutenir les barres de Hune au haut des Mâts.

Jet. Faire le Jet, c'est de gros tems jetter en Mer, la Marchandise, les Mâts, le Canon, pour alléger le Vaisseau.

Jettée, c'est le mur d'un Quai ou d'un Mole de Port, fait pour arrêter l'impétuosité des vagues.

Jetter un Navire sur un Banc, sur un Rocher, ou à la Côte, c'est aller donner exprès contre un Banc, &c. pour éviter par-là un péril certain.

Jeu du Gouvernail, c'est son mouvement.

Intendant Général de la Marine & des Classes est un Officier qui a l'intendance de tous les Ports, Arsénaux & Classes de tout le Royaume. Il y a aussi en France l'Intendant des Armées navales, & l'Intendant de la Justice, Police, & Finance de la Marine.

Interlopres sont des Bâtimens qui entrent dans un Port en cachette, pour ne pas payer les droits, ou qui y portent des marchandises de contrebande.

Investir, c'est toucher ou échouer, soit de

de bon-gré, ſoit par contrainte.

Jol, Barques dont on ſe ſert en Danemarc.

Jonques, Bâtimens fort communs dans les Grandes Indes, à peu près de la grandeur des Flibots.

Journal eſt un Mémoire de Navigation.

Jouteraux, pièces de bois à l'Eperon du Vaiſſeau, qui répondent d'une Herpe à l'autre.

Iſſas. Voyez *Driſſe*.

Iſſer, c'eſt tirer en-haut.

Juſſant. Voyez *Ebe*.

L.

LAbourer. Un Vaiſſeau laboure, quand il paſſe par un lieu où il y a peu d'eau, & qu'il touche à terre.

Lague. La Lague d'un Vaiſſeau c'eſt l'endroit par où il paſſe.

Lamanage, travail des Mariniers qui conduiſent les Vaiſſeaux, quand ils ſortent d'un Port ou quand ils y entrent.

Lamaneurs ſont les Pilotes qui font le Lamanage. Voyez *Lamanage*.

Lames d'eau. Voyez *Houles*.

Lames de la Mer ſont les flots ou les vagues, que la Mer pouſſe les unes contre les autres.

Lancer, ou mettre un Navire à l'eau. Cette opération n'eſt pas par-tout la même.

Large. Courir au large, ſe mettre au large, c'eſt s'éloigner de la Côte, ou de quelque Vaiſſeau.

Largue. Vent largue, ou de quartier. On entend par ce mot tous les airs de vent de bouline, & le demi-rumb, qui approche le plus du vent arrière. Le Vent largue eſt

le plus favorable de tous pour le sillage du Vaisseau.

Larguer, ou filer les maneuvres, c'est les laisser aller, les lâcher quand elles sont halées.

Laste signifie le nombre de deux tonneaux.

Latine. Voile Latine, à oreilles de Liévre, ou à tiers point. Ces Voiles sont fréquentes sur la Méditerranée.

Latitude, ou selon le stile des Matelots, Bande du Nord, Bande du Sud, est la distance comprise depuis un certain lieu jusqu'à la Ligne équinoxiale.

Lege. Un Vaisseau qui fait un retour de Lege, est celui qui revient sans charge. Un Vaisseau lege, c'est un Vaisseau qui n'a pas assez de lest, ou qui est trop léger par quelque autre défaut.

Lest, amas de cailloux ou de sable, qu'on met au fond de cale dans un Vaisseau, afin qu'il ait sa juste pésanteur, pour le tenir dans une bonne assiette.

Lester un Vaisseau, c'est lui donner son Lest. Voyez *Lest*.

Lettres de Mer sont des Patentes qu'on obtient pour naviger.

Lettres de Santé sont des Patentes de Santé.

Levant, en terme de Marine, signifie la Mer Méditerranée.

Lever l'Ancre avec la Chaloupe, c'est lorsqu'on envoie la Chaloupe, qui tire l'Ancre par son orin, & qui la porte à bord.

Lieutenant-Amiral, c'est proprement le Vice-Amiral. Il y a dans les Provinces Unies un Lieutenant-Amiral Général, & des Lieutenans-Amiraux de chaque Collège.

Ligne de l'eau, ou *flotaison*, c'est l'endroit du

du bordage où l'eau se vient terminer, quand le Bâtiment a sa charge, & qu'il flote.

Lignes d'amarrages sont des cordes qui servent à arrêter le Cable dans l'Arganeau, & à assurer les Hansières & les maneuvres.

Ligne de sonde est une corde de cent à six vingt brasses, à laquelle on attache un plomb, qu'on fait descendre dans la Mer, pour en sonder le fond. Les plus longues Lignes de sonde ne sont que de deux cens brasses de profondeur.

Lisse, assemblage de grosses pièces de bois, mises bout à bout dans le corps du bordage, en façon de ceinture, pour faire la liaison des membres qui forment le corps du Bâtiment.

Lisse de Hourdy, ou barre d'Arcasse, est le dernier des Baux de l'arrière, qui fait l'affermissement de la Poupe.

Lit de Rivière est le Canal dans lequel coule une Rivière entre les deux Marées.

Lit de Marée, ce sont des courans rapides, qui se trouvent en certains lieux de la Mer.

Lit de Vent, ou Vent de Bouline, est un air de Vent distant du lieu de la route par un intervalle de cinq à six rumbs.

Lof est une moitié de Vaisseau, considerée par une ligne, qui le diviseroit également de proue à poupe, laissant une moitié à stribord du grand Mât, & l'autre moitié à basbord. Aller au Lof, ou à la Bouline, c'est aller au plus près du vent, chercher l'avantage du vent. Etre au Lof, c'est être au vent.

Londre, Bâtiment de bas-bord en façon de Galère, mais d'une construction plus pesante.

Longitude eſt la diſtance entre le prémier Méridien, & quelque lieu particulier ; ce qui ſe compte depuis un degré juſqu'à trois cens ſoixante, qui font le Cercle entier, & déterminent le circuit du Globe terreſtre, à le prendre de l'Occident à l'Orient.

Lover un Cable, c'eſt le mettre en rond en forme de cerceau.

Louvier. Voyez *Louvoyer*.

Louvoyer, c'eſt courir pluſieurs bordées, ou faire pluſieurs routes, tantôt à ſtribord, tantôt à bas-bord.

Loxodromie, ou *Courſe oblique*, eſt une Science qui, par un calcul géométrique, enſeigne à trouver ſur Mer le lieu où le Vaiſſeau eſt arrivé, en donnant pour fondement du calcul les rumbs de la route, & le chemin que le Vaiſſeau a fait.

Loxodromiques (les *Tables*) ſervent à réſoudre promptement & facilement les problêmes principaux de la Navigation. Quand la route que fait un Vaiſſeau, en ſuivant un des 32 Vents marqués ſur la Bouſſole, ne ſe fait pas en ligne droite, cette ligne eſt appellée *Ligne loxodromique*.

Luſin, ſorte de menu Cordage.

M.

M*Acbe-moure* eſt le débris d'un Biſcuit égrené, & réduit en miettes.

Machine à mâter eſt une Machine qui ſert à poſer les Mâts dans les Vaiſſeaux. On la place ſur un Ponton, & elle eſt faite à peu-près comme une Grue, ou comme un Engin.

Maeſtral. On donne ce nom dans la Méditerranée au Vent qu'on appelle Nord-

oueſt

oueſt dans la Marine du Ponant. On le nomme auſſi Galliégo.

Maeſtraliſer, c'eſt quand le bout de l'Aiguille aimantée ſe retire du Nord vers le Nord-oueſt, c'eſt-à-dire, vers l'Occident.

Mahonne, ſorte de Galéaſſe des Turcs, plus petite que les Galéaſſes de Veniſe.

Mailles. Voyez *Yeux de Pie.*

Main-avant. Monter main-avant, c'eſt monter ſans échelles, monter aux Hunes le long des maneuvres ſans enfléchures, mais ſeulement par adreſſe de mains & de jambes.

Main-chaude. Jouer à la main chaude eſt une ſorte de divertiſſement des gens de l'Equipage.

Majordome eſt un Officier de Galères qui a ſoin des Vivres.

Maître d'Equipage eſt un Officier établi dans chaque Arſénal & dans chaque Flote, pour avoir le ſoin de l'équipement, de l'armement & du deſarmement des Vaiſſeaux, &c.

Maître de hache eſt un Maître Charpentier du Vaiſſeau, intelligent dans les conſtructions, gabarits, radoubs, &c. des Vaiſſeaux.

Maître valet ſur les Vaiſſeaux eſt un homme de l'Equipage, qui a ſoin de diſtribuer les proviſions de bouche.

Maître des Ports eſt un Officier qui eſt commis pour lever les impoſitions & traites foraines dans les Ports de Mer. Il y a des Maîtres des Ports, qui ſont des Inſpecteurs prenans ſoin des Ports.

Maître mâteur (le) aſſiſte à la recette des Mâts, a ſoin de leur conſervation, &c.

Maître de Chaloupe (le) conduit la Chaloupe, & a en ſa garde tous les agrès.

Maître canonier (le) commande sur toute l'Artillerie du Vaisseau.

Mal de mer est un bondissement de l'estomac, qui fait aller par haut & par bas ceux qui n'ont pas l'habitude de la Mer.

Mal de terre, c'est le Scorbut.

Malebeste, hache à marteau pour pousser l'étoupe dans les grandes coutures des Vaisseaux.

Mâles & Femelles, ou *Vertenelles*, pentures gonds ou charnières, qui entrent réciproquement l'une dans l'autre, & servent pour tenir le gouvernail d'un Navire suspendu à l'Etambord.

Manche à eau est un long tuyau de cuir, dont on se sert dans le fond de cale, pour faire couler & transporter l'eau ou les liqueurs d'une Futaille à l'autre.

Manger. Etre mangé par la Mer, c'est lorsque la Mer étant extrêmement agitée, entre par les hauts dans le Navire.

Manivelle. La Manivelle d'un Gouvernail est la pièce de bois que le Timonier tient à la main qui fait jouer le Gouvernail.

Manne, Corbeille qui sert à divers usages dans le Vaisseau.

Manœuvre signifie le cordage, les voiles, l'ancrâge, &c. leur usage & service, de même que le travail du Matelot.

Manœuvrer, c'est gouverner & faire agir les cordages.

Manœuvres coulantes ou courantes sont les cordages qu'on manœuvre à tout moment. Les Manœuvres dormantes sont celles qu'on manœuvre plus rarement.

Manœuvrier est celui qui entend bien la Manœuvre.

Mantelets, fenêtres qui ferment les Sabords.

Man-

Mantures, coups de Mer, lorſque les Vagues ſont fort agitées.

Manuel de Gouvernail eſt la pièce de bois, que le Timonier tient à la main, & qui fait jouer le Gouvernail.

Marabout, ou *Mezzabout*, Voile de Galère, qui ne s'appareille que de gros tems.

Marche-pieds, Cordages au-deſſous & à l'arrière des Vergues pour porter les Matelots qui ferlent & déferlent les Voiles.

Maréage eſt une manière de louer les Matelots pour tout un voyage.

Marée. Voyez *Flux*, & *Haute Marée*.

Marin. Avoir le pied marin, c'eſt être accoutumé à naviguer.

Marin ſe dit d'un homme de Mer; ce qui eſt différent de Marinier, qui ne ſe dit que d'un Matelot.

Marine (la) eſt le Corps qui compoſe la Marine.

Marinier eſt celui qui va à la Mer, & qui ſert à la conduite ou à la manœuvre d'un Vaiſſeau. Ce mot ſe dit auſſi de ceux qui conduiſent de grands Bâtimens ſur les Rivières.

Maritime. Les Places maritimes ſont celles qui ſont ſituées au bord de la Mer.

Marques ſont les Tonnes & les Baſiles, qu'on met en mer, pour faire reconnoître les dangers & les paſſes. On donne auſſi ce nom aux Montagnes, clochers, &c. qui ſervent aux Pilotes à reconnoître les dangers.

Marſiliane, Bâtiment à poupe quarrée dont ſe ſervent les Venitiens.

Marticles, ou *Varanguais*, petites cordes diſpoſées en façon de fourches, qui viennent aboutir à des Poulies appellées Araignées. *Maſt*.

Maſt: Voyez *Mât.*

Mât, longue pièce de bois, qui porte Vergue, Voile & Manœuvre. Il y a ordinairement quatre Mâts dans les grands Vaiſſeaux; & chacun d'eux eſt diviſé en deux ou trois parties ou briſures, chacune deſquelles porte auſſi le nom de Mât. Se mettre à mât & à corde, ou ſe mettre à ſec, c'eſt ferler toutes les Voiles, & laiſſer aller le Vaiſſeau à la dérive.

Mât d'Artimon ou *de Foule.* Voyez *Artimon.*

Mât gémellé, jumelle, ou affuté, c'eſt-à-dire, fortifié par des jumelles ou pièces de bois, qui empêchent qu'il n'éclate.

Matafions, petites cordes pour attacher les moindres pièces d'un Vaiſſeau.

Matelot, homme de Mer, employé à la conduite d'un Vaiſſeau.

Matelot. On appelle *Vaiſſeaux-matelots* des Vaiſſeaux de guerre aſſociés deux à deux.

Matelotage eſt le ſalaire des Matelots.

Mâture, c'eſt, en général, tous les Mâts d'un Vaiſſeau.

Maugères, ou *Mauges*, ſont des Bourſes de cuir ou de toile goudronnées pour mettre à chaque daillon ou dalot, & ſervir à l'écoulement des eaux qui ſont ſur les tillacs.

Meche de Mât ſe dit de chaque pièce de bois depuis ſon pied juſqu'à la Hune. C'eſt auſſi la principale pièce, & celle qui eſt au milieu d'un Mât, lorſqu'il eſt compoſé de pluſieurs pièces.

Membres d'un Vaiſſeau (les) ſont toutes les groſſes pièces de bois néceſſaires pour la conſtruction d'un Vaiſſeau.

Mer. Mettre à la Mer, c'eſt faire voiles, partir & faire ſa route. C'eſt auſſi mettre

ſur

fur l'eau, ou mettre à l'eau. Porter le cap à la Mer, c'eſt ſe mettre au large de la terre. Tenir la Mer, c'eſt courir en haute Mer. Coups de Mer, ou Mantures, ſont des agitations violentes des lames que le Vent pouſſe.

Mézanin. Arbre de Mézanin, Voile de Mézanin, c'eſt un troiſième Mât, & une troiſième Voile, que l'on met quelquefois dans une Galère entre l'Arbre de meſtre & la poupe.

Mezzance, ou *Miège* d'une Galère, eſt la Chambre du Comite.

Miège. Voyez *Mezzance.*

Minot. Voyez *Boute-dehors.*

Miſaine. Le Mât de Miſaine, de Bourcet, d'Avant, Matérel, Matereau, ou Trinquet, eſt le Mât qui eſt entre le Beaupré & le grand Mât.

Matéreau. Voyez *Miſaine.*

Matérel. Voyez *Miſaine.*

Miſène. Voyez *Miſaine.*

Mois de gages ſont les gages des Matelots.

Mole de Port eſt une jettée de groſſes pierres dans la Mer en forme de Digue, qu'on fait dans les Ports contre l'impétuoſité des vagues, & pour empêcher que les Vaiſſeaux ennemis n'y entrent. Ou bien c'eſt une muraille circulaire, ou angulaire, faite dans la Mer, qui enferme un Port propre à mettre des Vaiſſeaux.

Moler en poupe, c'eſt faire vent arrière, ou prendre le vent en poupe.

Monſon, ou *Mouſon*, ſignifie Vent de ſaiſon, ou Vent reglé. En certains Parages les Monſons règnent cinq ou ſix mois de ſuite ſans varier, & puis ſouflent cinq ou ſix autres mois du côté oppoſé.

Mon-

Montant. Dans un Vaiſſeau on appelle Montans toutes les pièces de bois droites qui ſont employées aux Cuiſines, aux Soutes, & autres ouvrages du dedans.

Monté. Vaiſſeau monté de 50 pièces de canon; terme pour exprimer les pièces qui ſont dans un Vaiſſeau.

Monter un Vaiſſeau, c'eſt être embarqué dans un Vaiſſeau.

Monture, armement, équipage d'un Vaiſſeau; ce ſont les Hommes & les Canons dont un Vaiſſeau eſt armé.

Mordre ſe dit de la patte de l'Ancre, lorſqu'elle s'enfonce dans le fond.

Morte-eau, ou *Mort d'eau*, tems que la Mer monte peu. C'eſt auſſi le plus bas de l'eau.

Mouillage, ou *Ancrage*, eſt un endroit de Mer propre à donner fond, ou à jetter l'Ancre.

Mouiller, ou mouiller une ancre, toucher, donner fond, mettre ſur le fer, rendre le bord, c'eſt jetter l'Ancre.

Mourgon. Nom qu'on donne ſur la Méditerranée à celui qui plonge dans la Mer. Sur l'Océan on dit *Plongeur*.

Mouſſe, Page, Garçon de bord, eſt un jeune Matelot qui ſert les gens de l'Equipage, & qui eſt Apprentif Matelot.

Moutonner. La Mer moutonne, lorſque l'écume des lames blanchit.

Mulet, ſorte de Vaiſſeau de Portugal qui porte trois Mâts avec des Voiles Latines.

N.

N*Acelle*, petit Bateau, qui n'a ni Mât ni Voile, & dont on ſe ſert pour paſſer une Rivière.

Na-

Nager, *ramer*, eſt ſe ſervir des avirons, pour faire avancer un Vaiſſeau ou une Chaloupe. Nager la Chaloupe à bord, c'eſt la mener à bord.

Naval ſe dit de tout ce qui appartient aux Bâtimens de Mer, & à leur uſage.

Naves, vieux mot qui ſignifie *Navires*.

Naufragé. Vaiſſeaux naufragés. Effets naufragés, ſont les Vaiſſeaux & les Marchandiſes qui ont enfoncé au fond de la Mer.

Navigateurs ſont ceux qui ont fait beaucoup de voyages, ou des voyages de long cours ſur mer.

Navigation, c'eſt la Science de la Marine, & la manière de conduire un Vaiſſeau ſur les eaux, & particulierement ſur la Mer. Ce ſont auſſi les voyages mêmes.

Naviguer. Les Gens de mer uſent de ce mot pour dire *naviger*, c'eſt-à-dire, faire route, faire voyage par eau, & ſur-tout par mer.

Navire, Bâtiment de charpenterie, compoſé de pluſieurs pièces, cloué & chevillé de bois & de fer, & qui eſt d'une conſtruction propre à floter & à être conduit à la faveur du Vent, à l'aide de ſes Mâts & de ſes Voiles, par-tout où l'on veut aller ſur la Mer.

Naulage, vieux terme, qui ſignifie ce que l'on paye au Patron d'un Bâtiment pour le paſſage.

Naulis, ou *Nolis*, ſignifie *Fret*.

Nauliſſement. Voyez *Noliſſement*.

Naumachie, combat, courſe ou exercice qu'on fait ſur l'eau.

Néié. Voyez Néyé.

Neure, eſpèce de Flute dont les Hollandois ſe ſervent pour la pêche du Hareng.

Néyer,

Néyer, au-lieu de *Noyé*, se dit d'un Pilote qui, en prenant hauteur, ne découvre point assez l'Horizon avec l'instrument dont il se sert.

Nez. Le Nez d'un Navire en est la première partie, celle qui finit en pointe.

Nocher, vieux mot qui signifie *Pilote.* Quelques-uns s'en servent pour dire *Contre-maître.*

Nocturlabe, instrument dont on se sert pour trouver dans toutes les heures de la nuit, combien l'Etoile du Nord est plus haute ou plus basse que le Pole.

Nolissement, ou *Naulissement*, signifie la convention qui se fait pour le louage d'un Vaisseau; c'est l'affrétement.

Non-vue signifie faute d'avoir découvert & eu connoissance du parage.

Nord signifie le Pôle Septentrional. Etre nord de la Ligne, c'est être au deça de l'Equateur.

Nord-ester, c'est décliner, ou se tourner du Nord vers le Nord-est.

Nord-ouester, c'est décliner, ou se tourner vers le Nord-ouest.

Nord-vent est un Vent de Nord ou de Bise.

Nuaison est tout le tems que dure un Vent frais & uni.

O.

OCcident. Voyez *Ouest.*

Océan est le plus grand amas de toutes les eaux salées & navigables. Il est joint à la Méditerranée par le Détroit de Gibraltar.

Oeuvres de Marée, radoub & carénage qu'on donne aux Vaisseaux, pendant la commodité des basses eaux de la Marée.

Oeu-

Oeuvres mortes d'un Vaiſſeau comprennent la Dunette, l'Acaſtillage, les Galières; Mâts, Vergues, Hunes, &c.

Oeuvres vives d'un Vaiſſeau ſont les parties du Corps du Bâtiment, compriſes depuis la Quille juſqu'au Vibord, ou au Pont d'en-haut.

Officiers mariniers ſont le Maître, le Pilote, le Boſſeman, le Maître de hache, le Maître voilier, & leurs ſemblables: ils forment ordinairement la ſixième partie des gens de l'Equipage.

Officiers de la Marine ſont des hommes d'épée, propres pour le combat, & dont le principal eſt l'Amiral.

Oie. Mouiller en patte d'Oie, c'eſt de gros tems mouiller trois Ancres, enſorte qu'elles ſoient diſpoſées en triangle.

Oreille. Voile appareillée en Oreille de Lièvre, c'eſt-à-dire, en Voile Latine, ou à tiers point, à la différence des Voiles à trait quarré.

Oreille de l'Ancre, c'eſt la largeur de ſes pattes.

Orient eſt le prémier des quatre Points Cardinaux du Monde, & celui où ſe leve le Soleil quand il eſt dans l'Equateur.

Orienter les Voiles, c'eſt les braſſer & ſituer de manière qu'elles reçoivent le Vent.

Orin, Corde attachée par un de ſes bouts à l'Ancre, & par l'autre à la Bouée, qui flote ſur le lieu de l'ancrage, pour indiquer l'endroit où l'Ancre eſt mouillée.

Orſe, terme de Levant, pour dire Basbord ou main gauche.

Orthodromie ſignifie droite courſe, comme Loxodromie ſignifie courſe oblique.

Oſſec, Sentine, eſt le bas de la Pompe,

pe, où se reçoivent toutes les eaux.

Ovage, *Ovache*, & *Ovaiche*, se dit du sillage ou de la trace d'un Vaisseau. Tirer un Vaisseau en Ovage, signifie le touer ou le remorquer.

Overlandres, petits Bâtimens qui naviguent sur le Rhin & sur la Meuse, & qui chargent ordinairement de la terre pour faire de la poterie & du verre.

Ouest, ou *Occident*, c'est le lieu où le Soleil & les autres Astres se couchent à notre égard.

Ouragan, tempête très violente.

Ours, Cordage particulier de l'Artimon.

Ouvert. Etre à l'ouvert d'une passe, c'est être vis-à-vis de quelque chose, comme de l'entrée d'un Port, d'une Rade, ou d'une Rivière.

P.

P*Acfi*, ou *Pasi*. Le grand Pacfi, ou la Cape, est la grande Voile. Le petit Pacsi, ou Pacsi de bourlet, est la Voile de Misaine.

Pacifier. On dit: la Mer se pacifia, l'air fut pacifié par un grand calme.

Page. Voyez *Mousse*.

Païs-somme, bas-fond où il y a peu d'eau.

Pailles de Bites, longues Chevilles de fer, qu'on met à la tête des Bites, pour tenir le Cable sujet.

Palamante est tout le corps des Rames d'un Bâtiment de bas-bord.

Palan, assemblage d'une Corde ou de deux, d'un Moufle à deux Poulies, & d'une Poulie simple qui lui est opposée. On s'en sert pour embarquer & débarquer les mar-

marchandises & autres fardeaux. Une de ces Cordes s'appelle *Etague*, & l'autre *Garant*.

Palanguer, c'est se servir des Palans. Voyez *Palan*.

Palanguin, ou petit Palan, est un Cordage qui sert à guinder des fardeaux médiocres. Voyez *Palan*.

Pale d'Aviron est le bout plat de l'Aviron qui entre dans l'eau.

Paléage, action de mettre hors d'un Vaisseau les grains & autres marchandises, qui se remuent avec la pelle, & l'obligation où les Matelots sont de les décharger.

Panne. Mettre en panne, c'est virer le Vaisseau, vent devant, & mettre le vent sur toutes les voiles ou sur une partie.

Panneaux des Ecoutilles d'un Vaisseau, c'est l'assemblage des planches, qui servent de porte, pour fermer les Ecoutilles.

Paquebot. Nom des Vaisseaux qui servent au passage de Douvre à Calais, de Calais à Douvre, de la Brille à Harwich, &c.

Par. On dit: Nous étions par la hauteur des trente degrés.

Parade. Faire la Parade sur mer, c'est orner un Vaisseau de tous ses Pavillons & Pavois.

Parer. On dit: les Vaisseaux seront parés de flammes. Voyez *Parade*.

Paradis, partie d'un Port où les Vaisseaux sont en plus grande sureté.

Parage, étendue de Mer sous quelque Latitude ou Bande que ce soit. Voyez *Aspect*.

Parc de Marine est, dans un Arsénal de Marine, le lieu où les Magasins généraux &

& particuliers font renfermés, & où l'on construit les Vaisseaux du Prince.

Pareaux, ou *Pares*, sorte de grande Barque des Grandes Indes.

Parensane. Faire la Parensane, c'est appareiller.

Parer un Cable, une Ancre, c'est les préparer pour s'en servir.

Parer le Cap, c'est le doubler, & passer au-delà.

Pares. Voyez *Pareaux*.

Parquet, c'est dans un Vaisseau, un petit retranchement fait sur le Pont avec un bout de cable: on y met des boulets de canon, pour les avoir tout prêts quand on en a affaire. C'est aussi le retranchement où l'on tient les boulets dans un Magasin de terre, comme de Marine.

Part. Etre *à part*, c'est-à-dire, que l'Equipage d'un Vaisseau aura sa part des prises qu'on fera sur les Ennemis.

Partager le Vent, partager l'avantage du Vent, c'est louvoyer sur le même rumb de Vent, que celui à qui on le veut gagner, ou qui le veut gagner sur nous.

Partance, ou *Partement*, c'est le départ d'un Vaisseau. Coup de Partance, c'est la Salve, ou le coup de canon que l'on tire en mettant à la voile.

Partement. Voyez *Partance*.

Pas signifie un Détroit entre deux terres, comme celui qui est entre Calais & *Douvre*, qu'on appelle le Pas de Calais.

Passagers sont ceux qui passent sur un Vaisseau, sans être de l'Equipage.

Passe est un Canal ou passage entre des Bancs ou des Terres.

Pas-

Passe-vogue, effort qu'on fait de ramer plus fort qu'à l'ordinaire.

Passer sous le Beaupré est une manière de parler, qui veut dire, qu'un Vaisseau a passé fort près de l'avant d'un autre. On regarde comme une civilité, de ne passer pas sous le Beaupré d'un autre, quand on y peut passer. On dit qu'on passe au vent d'un Vaisseau, lorsqu'on lui gagne le vent.

Patache est un petit Vaisseau de guerre, qui suit ordinairement un plus grand, ou qui mouille à l'entrée d'un Port pour faire la découverte. C'est aussi un petit Bâtiment qui vogue le long des Côtes, où il y a des Commis, dont l'emploi est de visiter les Bâtimens.

Patron est le Maître ou le Commandant d'un Vaisseau marchand.

Patrone. La Galère Patrone est la seconde des Galères de France.

Pattes d'Ancre sont deux plaques de fer triangulaires, soudées sur chaque bout de la croisée de l'Ancre.

Pattes d'Oie. Voyez *Oie.*

Pavillon est une Bannière, ordinairement d'étamine, qu'on arbore à la pointe des Mâts, ou sur le bâton de l'Arrière, pour faire connoître la qualité des Commandans des Vaisseaux, & de quelle Nation ils sont. Nous avons donné ailleurs la description & les figures des Pavillons des différentes Nations.

Pavesade, *Paviers*, *Pavois.* Voyez *Bastingue.*

Pavoiser, *pavier* les Navires, c'est en entourer le bord d'une toile large d'une aune de France; ce qui se fait aux jours de réjouissance & de combat, tant pour l'orne-

 ment

ment que pour ne pas laisser voir les Soldats.

Pauses, Bateaux larges & longs dont les Etrangers se servent à Archangel pour porter les marchandises à bord.

Pecher une Ancre, c'est raporter une Ancre du fond de l'eau, avec celle du Vaisseau, lorsqu'on l'a relevée; ce qui arrive quelquefois dans des Rades fort fréquentés.

Penne est le point ou le coin d'en-haut des Voiles Latines ou à tiers point.

Peote, Chaloupe très légère, dont les Venitiens se servent pour envoyer des avis en diligence.

Perceintes, rebords, cordons de bois, qui régnent en dehors le long du bordage d'un Navire.

Perceurs sont ceux dont le métier est de percer les Navires par les Chevilles.

Perroquet est le Mât le plus élevé du Vaisseau, arboré sur les hunes du grand Mât & de la Misaine, & sur celles du Beaupré & de l'Artimon. On ne porte la Voile de Perroquet que de beau tems. Tems à Perroquet, c'est beau tems de vent médiocre qui porte à route.

Peser sur une manœuvre, c'est tirer sur cette manœuvre pour la faire baisser.

Phare, Tour élevée sur la Côte, & dont le sommet porte un feu, ou un Fanal, qu'on allume de nuit pour indiquer la route aux Vaisseaux.

Pic à pic, ou *Pique*, c'est-à-dire, à plomb, ou perpendiculairement. A pic sur une Ancre, c'est-à-dire, que le Vaisseau est perpendiculairement sur cette Ancre, & qu'elle est dégagée du fond.

Pièces de chasse. Voyez *Chasse de Proue*.

Pied

Pied de Roi est une mesure contenant 12 pouces, ou 144 lignes.

Pied Rhénan, ou *Rhinlandique* (le) est de 11 pouces, 5 lignes, par raport au Pied de Roi.

Pied-marin. Un homme qui a le pied-marin est celui qui entend bien la navigation, ou qui aime la Marine.

Pigou, sorte de Chandelier de fer, dont on se sert dans les Navires.

Pilotage est la conduite qui se fait d'un Vaisseau, pour le faire entrer ou sortir d'un Port, de peur qu'il n'aille donner sur des bancs. C'est aussi l'art de bien conduire un Vaisseau, & de tout ce qui regarde la Science de la Navigation.

Pilote, Officier qui prend garde à la route du Vaisseau, & qui le gouverne. Le second & troisième Pilotes secondent le prémier dans ses fonctions. Il n'y a que trois Pilotes dans les plus grands Vaisseaux.

Pilote-côtier, ou Pilote de Havre, est celui qui reconnoit le gissement d'une Côte particulière, & qui fait gouverner à la vue de tous ses Ports & de ses Rades.

Pilote Hauturier. Voyez *Hauturier*.

Piloter. C'est ce que font les Pilotes-côtiers, ou Lamaneurs.

Pinasse, Bâtiment fait à poupe quarrée, dont l'origine vient du Nord, & qui est fort en usage en Hollande. C'est aussi un petit Bâtiment de Biscaye.

Pinque, sorte de Flute. La Pinque est aussi un Flibot d'Angleterre.

Pique. Voyez *Pic à pic*.

Pirate. Voyez *Corsaire*.

Pirogue, Bateau fait d'un seul arbre, dont les Sauvages de l'Amérique méri-

 dio-

dionale ont accoutumé de ſe ſervir.

Plage, Mer baſſe vers un rivage étendu en ligne droite, ſans qu'il ÿ ait ni Rades, ni Ports, ni aucun Cap apparent, où les Vaiſſeaux ſe puiſſent mettre à l'abri.

Plat bord eſt l'extrémité du bordage, qui règne par le haut ſur la liſſe du Vibord autour du Pont, & qui termine les allonges de revers. Les gens de l'Equipage confondent ſouvent le Plat bord & le Vibord.

Plempe, ſorte de petit Bateau de Pêcheur.

Plomb. Ce mot eſt pris ſouvent pour toute la Sonde, parce que la principale partie eſt de ce métal. On dit: les Côtes de Hollande ſont ſi dangereuſes, qu'il faut toujours avoir le Plomb à la main.

Ploquer, c'eſt mettre du poil de Vache entre le doublage & le bordage des Vaiſſeaux, qu'on double pour la Navigation, qui ſe fait entre les Tropiques, où il s'engendre des Vers dans le bordage, qui le percent.

Point de la Voile eſt le coin, ou l'angle du bas de la Voile.

Pointage de la Carte eſt une pratique du Pilote qui, par le ſecours de deux Compas, ou par une Roſe des Vents, faite de corne tranſparente & appliquée ſur la Carte, marque ſur cette Carte le point de la Longitude & de la Latitude, où il préſume par ſes eſtimes que le Vaiſſeau ſoit arrivé.

Pointe, ou Cap. Voyez *Cap*.

Pointe de Compas, ou Trait de Compas, eſt un des 32 airs de Vent marqués dans la Bouſſole ou Compas de Mer.

Pointer la Carte, c'eſt trouver ſur la Carte le Parage, où probablement le Vaiſſeau,

ſeau eſt arrivé. Voyez *Pointage.*

Pointure eſt un racourciſſement de Voile.

Polagre, ou *Polaque*, eſt un Bâtiment Levantin, qui porte des Voiles Latines à la Miſaine & à l'Artimon.

Polaire (l'Etoile). Sa proximité du Pole arctique fait qu'elle ne ſe couche jamais pour ceux qui ſont dans l'Hémiſphère du Nord. Auſſi l'appelle-t-on *le Guide des Marins.*

Police d'Aſſurance. Contrat par lequel un Particulier s'oblige de réparer les pertes qui arriveront à un Vaiſſeau ou à ſon chargement, &c. Voyez *Aſſurer & Aſſurance.*

Pommes, ornemens faits comme de groſſes boucles de bois, qu'on met ſur Mer aux flammes, aux Girouettes & aux Pavillons.

Pompe. Il y a ordinairement deux Pompes dans un Vaiſſeau.

Pompe de Mer eſt une groſſe Colonne qui paroit ſur la ſurface de la Mer. Cette Colonne eſt l'eau; & cette eau qui ſemble être tirée de la Mer par une Pompe, retombe ſouvent tout d'un coup.

Ponant veut dire l'Occident; mais on le prend auſſi pour la Mer Océane, diſtinguée des Mers du Levant par le Détroit de Gibraltar.

Pont, ou *Tillac*, eſt un des étages du Vaiſſeau. Les Frégates de guerre du port de huit ou neuf cens tonneaux, n'ont que deux Ponts, & les plus grands Vaiſſeaux de guerre n'en ont que trois, à cinq pieds de hauteur l'un ſur l'autre.

Pont de corde eſt un entrelacement de cordages, qu'on étend de Stribord à Bas-bord, au-deſſus des Vaiſſeaux qui n'ont qu'un

Tillac. Il sert dans un abordage à couvrir les hommes du Bâtiment qu'on attaque, parce que de dessous ce Pont ils percent à coups d'épée, ou de sponton, l'Ennemi qui a sauté dessus.

Ponté. Un Bâtiment ponté est celui qui a un Pont ou Tillac.

Ponton, grand Bateau plat, qui porte un Mât. Il sert au radoub des Vaisseaux, pour les soutenir quand on les met sur le côté pour leur donner la carène.

Porques, pièces de charpenterie, qui se mettent sur la carlingue, parallèles aux varangues, pour faire la liaison des membres & des pièces qui servent à former le Bâtiment.

Port est un poste de Mer, proche des terres, destiné au mouillage des Vaisseaux. C'est aussi la capacité des Vaisseaux.

Portage est le privilège par lequel chaque Officier ou Matelot d'un Vaisseau a pouvoir d'y embarquer pour soi jusqu'au poids de tant de quintaux, ou jusqu'à un certain nombre de barils.

Porte-haubans. Voyez *Ecotards*.

Porter signifie gouverner, faire route. On dit : notre Vaisseau portoit au *Sud*. Porter à route, c'est quand on va en droiture.

Postillon est un Bâtiment ou Patache, entretenue dans un Port pour faire la découverte, & porter des nouvelles.

Poudrier, Horloge de sable, dont on se sert sur Mer.

Pouger, ou moler en poupe, est faire vent arrière.

Poupe est l'arrière d'un Vaisseau. Avoir le vent en poupe est faire vent arrière.

Poupe

Poupe quarrée. Les Vaiſſeaux à Poupe quarrée ſont ceux qui ont l'Arcaſſe bâtie ſelon la largeur & la ſtructure des grands Vaiſſeaux de guerre.

Prame, Barque ou Bateau dont on ſe ſert dans les Canaux.

Pratique ſignifie traite, communication & commerce. Avoir pratique avec des Inſulaires, c'eſt commercer avec eux.

Preneur. Un Vaiſſeau preneur eſt un Vaiſſeau qui a fait une priſe.

Préſenter. On dit: préſenter au vent, préſenter le cap à la lame, &c.

Preſſer, c'eſt contraindre les Mariniers à ſervir ſur les Navires de guerre. Mais cette façon de parler eſt Angloiſe: on dit en France, fermer les Ports, mettre un embargo.

Prévôt de la Marine. Le Prévôt Général de la Marine eſt un Officier établi pour la punition des crimes qui ſe commettent par les Gens de Mer. Le Prévôt marinier eſt un homme de l'Equipage de chaque Vaiſſeau, qui a les priſonniers en ſa garde, & ſe charge du ſoin de faire nétoyer le Vaiſſeau.

Prime d'Aſſûrance eſt la ſomme qu'un Marchand qui veut aſſûrer ſa marchandiſe, paye à l'Aſſureur pour le prix de l'Aſſûrance. On l'appelle *Prime*, parce qu'elle ſe paye d'avance.

Priſe ſe dit d'un Vaiſſeau qui a été pris ſur l'Ennemi.

Profontié. Un Navire profontié eſt celui qui tire beaucoup d'eau, ou à qui il en faut beaucoup pour le faire floter.

Prolonger un Vaiſſeau, c'eſt le faire

avancer contre un autre, le mettre flanc à flanc, vergue à vergue.

Promontoire. Voyez *Cap.*

Proue. La Proue est l'Avant du Vaisseau, c'est-à-dire, la partie qui est soutenue par l'Estrave, & qui s'avance la prémière en mer. Voir par proue, c'est voir devant soi. Donner la proue, c'est prescrire la route que les Galères doivent tenir.

Puchot, ou *Trombe.* Voyez *Trombe.*

Puits. Voyez *Archipompe.*

Q.

QUai, construction de pierre qu'on fait le long des bords d'une Rivière, ou d'une autre eau, pour la contenir dans son lit.

Quiage, droit qu'on paie pour pouvoir se servir du Quai.

Quaiche, ou *Caiche*, Bâtiment ponté, qui est mâté en fourche.

Quarantaine. Faire la quarantaine, c'est passer quarante jours à la rade d'un Port avant que d'y entrer.

Quart est l'espace du tems qu'une partie de l'Equipage d'un Vaisseau emploie à faire leur manœuvre, ou leurs fonctions, jusqu'à ce que d'autres les viennent relever.

Quart de cercle, ou *Quart de nonante*, est un instrument qui sert à prendre les angles & les élévations, divisé pour l'ordinaire en 90 degrés, & garni de ses pinnules & de son alhidade.

Quart de vent, ou *Quart de rumb* se prend en général pour l'air de vent, séparé d'un autre air par un arc d'onze degrés & quinze minutes.

Quar-

Quartier de réduction eſt un inſtrument, qui ſur mer ſert à réduire les degrés d'Eſt & d'Oueſt en degrés de Longitude, à réſoudre promptement les triangles, rectangles, & à inſtruire du calcul des routes.

Quartier. Vent de quartier, ou Vent largue. Voyez *Largue.*

Quille eſt une longue pièce de bois, ou pluſieurs pièces miſes bout à bout, dans la plus baſſe partie du Vaiſſeau, depuis la proue juſqu'à la poupe, pour ſoutenir tout le corps du Bâtiment, & déterminer la longueur du fond de cale.

Quintal eſt un poids de cent livres. Parmi les Mariniers, 20 quintaux font la péſanteur du Tonneau, car chaque Tonneau eſt évalué à deux mille livres peſant; mais la livre varie, quelquefois elle eſt de quinze onces, quelquefois de ſeize.

Quintellage. Voyez *Leſt.*

R.

R*Abans*, ou *Commandes*, petites Cordes de merlin, qui ſervent à ferler les Voiles.

Rable, pièces de bois qui traverſent le fond des Bateaux.

Rablure, entailles faites le long de la Quille pour emboiter les Gabords.

Raborder. Voyez *reborder.*

Racages, ou *Troſſes*, petites boules de bois, enfilées comme des grains de chapelet, & miſes à l'entour du Mât, vers le milieu de la vergue.

Racle, ou *Gratoir*, petit ferrement qui ſert à grater les Vaiſſeaux.

Rade, lieu d'ancrage, à quelque diſtance de

de la Côte, où les Vaiſſeaux peuvent jetter l'ancre, & y demeurer à l'abri de certains vents.

Radeau, pièces de bois aſſemblées & jointes, dont on ſe ſert au-lieu de Bateaux pour paſſer des foſſés.

Radiomètre. Voyez *Arbalete*.

Radoub, travail qu'on fait pour réparer un Vaiſſeau.

Rafales, coup d'un vent de terre violent qui s'échape d'entre les montagnes, & rompt ſouvent les mâts & les voiles.

Ragué ſignifie gâté, altéré.

Raion aſtronomique. Voyez *Arbalete*.

Raiſonner à la Patache, à la Chaloupe. Lorſqu'un Vaiſſeau veut mouiller dans un Port, & que la Patache ou la Chaloupe, qui ſont de garde, le viennent reconnoître, il eſt obligé de leur *raiſonner*, c'eſt-à-dire, de leur montrer les permiſſions qu'il a de mouiller dans ce Port.

Ralingues, Cordes couſues en ourlet autour de chaque voile.

Rallier au vent, c'eſt mener un Vaiſſeau vers le vent.

Rambades ſont deux poſtes, ou exhauſſemens auprès de l'éperon de la Galère.

Ramberge, nom que les Anglois donnoient autrefois à leurs plus grands Vaiſſeaux de guerre.

Rame. Voyez *Aviron*.

Rang. Vaiſſeau du prémier, du ſecond rang, &c. C'eſt une diſtinction de la grandeur & capacité des Vaiſſeaux de guerre. Dans les Vaiſſeaux de bas-bord ce mot ſignifie le travail des rangs des Forçats & l'effet des Rames. On dit: le ſervice des Rangs ſauva notre Galère.

Ran-

Ranger. Le Vent ſe rangea de l'Avant, c'eſt-à-dire, nous prit par Proue. Ranger la Côte, c'eſt naviger terre à terre en côtoyant le rivage.

Raque, boule percée pour faire un Racage. Voyez *Racages*.

Ras. Un Bâtiment ras eſt celui qui n'eſt pas ponté, tel que la Chaloupe.

Raſe, poix qu'on mêle avec du bray pour calfater un Vaiſſeau.

Rat, endroit de la Mer où il y a quelque courant dangereux. C'eſt auſſi une eſpèce de Ponton.

Ration eſt la meſure de ce qu'on diſtribue par jour dans les Vaiſſeaux pour la ſubſiſtance d'un homme.

Ravalement, c'eſt un retranchement fait ſur le haut de l'arrière de quelques Vaiſſeaux, pour y mettre des Fuſiliers.

Réale. La Galère Réale eſt la principale Galère d'un Royaume indépendant.

Rebander, c'eſt remettre à l'autre bord, retourner à un autre côté.

Reborder, ou raborder, c'eſt tomber une ſeconde fois ſur un Vaiſſeau.

Rechange eſt un ſupplément & une reſerve d'agreils ou d'apparaux. On dit: Voile de rechange, Vergue de rechange. Les Levantins diſent: Voile de reſpect, ou de repit.

Reclamper un Mât, une Vergue, c'eſt les racommoder.

Reconnoître un Vaiſſeau ou une Flotte, c'eſt s'en approcher pour les examiner.

Recourir ſur une manœuvre, c'eſt la ſuivre dans l'eau avec une Chaloupe, la tenant à la main.

Recouvrer une manœuvre, c'eſt la tirer dans le Vaiſſeau.

Reflux. Voyez *Flux*.

Refouler la Marée, c'eſt aller contre la Marée.

Refranchir. Se refranchir, c'eſt quand l'eau qui eſt entrée dans un Vaiſſeau, s'épuiſe & diminue.

Refrein, retour du réjailliſſement des houles ou groſſes vagues de la Mer.

Relâcher, c'eſt diſcontinuer le cours en droiture, pour mouiller.

Relevement eſt la hauteur d'un Vaiſſeau, eu égard à une partie du même Vaiſſeau qui eſt plus baſſe.

Relever un Vaiſſeau, c'eſt le remettre à flot quand il a touché. Relever l'ancre, c'eſt la changer de place.

Remoral, Officier de Galère qui a ſoin des Rames.

Remorquer, c'eſt faire voguer un Vaiſſeau à Voiles par le moyen d'un Vaiſſeau à rames. Le mot de *touer* marque la même action, mais on toue par le Cabeſtan.

Remoux. Le Remoux d'un Vaiſſeau eſt de certains tournans d'eau, qui ſe font lorſque le Vaiſſeau paſſe.

Renard, croc de fer avec lequel on prend les pièces de bois qui ſervent à *conſtruire* des Vaiſſeaux. C'eſt auſſi une petite palette de bois, ſur laquelle on a figuré les 32 airs de vent.

Rendre le bord, c'eſt venir mouiller.

Repouſſoirs (les) ſont des chevilles de fer, dont on ſe ſert pour faire ſortir les chevilles d'aſſemblage.

Repriſe, c'eſt un Vaiſſeau repris par ceux à qui il appartenoit.

Reſſac, choc des vagues de la Mer.

Reſſif, chaîne de rochers qui ſont ſous l'eau.

Re-

Retraites de Hunes, ou Cargues de Hunes, sont des cordes qui servent à trousser le Hunier.

Revirement est un changement de bordée, quand on veut courir sur un autre rumb.

Revirer est tourner le Vaisseau.

Reun. Voyez *Rum.*

Revolins, tourbillons qui tourmentent les Vaisseaux.

Ribord, second rang de planches, qu'on met au-dessus de la Quille, pour faire le bordage du Vaisseau.

Riberdage est ce qu'on paye pour le dommage qu'un Vaisseau fait quelquefois à un autre en changeant de place.

Rider la Voile est l'accourcir par en-haut.

Rides, ou *Ris*, petites cordes qui servent à roidir & à bander les plus grosses.

Rinjot, extrémité de la Quille, du côté qu'elle s'assemble avec l'étrave.

Risson. Voyez *Grapin.*

Rocher, grandes masses de pierres dures, qui se trouvent dans la Mer.

Rombalière, bordage ou revêtement de planches, qui couvrent par dehors les membres d'une Galère.

Rose des Vents est la représentation des 32 airs de vent, ou des 32 pointes de Compas.

Rouche, carcasse d'un Vaisseau.

Rouer une manœuvre, c'est la plier en rond.

Rouler. Un Navire qui roule, c'est celui qui se renverse incessamment sur l'un ou sur l'autre de ses côtés.

Route est le cours d'un Vaisseau. Faire route, c'est naviger, courir, ou gouverner. Donner la route, c'est prescrire celle

celle qu'on doit tenir. Porter à route, c'est courir en droiture au parage. Fausse route est la dérive d'un Vaisseau, & quelquefois le changement de course. Faire plusieurs routes, c'est courir plusieurs bordées en louvoyant.

Routier est un Livre qui, par ses Cartes marines, ses aspects des Côtes, ses observations, &c. donne des instructions pour la route d'un Vaisseau.

Rum, ou *Reum*, espace pratiqué dans le fond de cale, pour ranger la Cargaison.

Rumb de Vent est une ligne qui représente sur le Globe terrestre, sur la Boussole, & sur les Cartes marines, un des 32 Vents, qui servent à la conduite d'un Vaisseau. Le Rumb que suit le Vaisseau, est conçu comme sa route.

S.

S*Able.* Manger son sable, c'est tourner l'Horloge avant que le Quart soit fait, & que tout le sable soit écoulé.

Sabord, embrasure, ou canonnière, dans le bordage du Vaisseau, pour pointer les pièces d'Artillerie. Sa partie inférieure s'appelle *Feuillet.*

Sain & *Saine* se dit d'un Parage sûr.

Sainte-Barbe. Voyez *Barbe.*

Saïque, Bâtiment Grec, sans Misaine, sans Perroquet, & sans Haubans.

Sale. Une Côte sale de Bancs est une Côte dangereuse.

Salvage, droit sur les marchandises sauvées après le naufrage d'un Vaisseau, qui en est de la dixième, & qui appartient à ceux qui les ont sauvées.

Saluer du canon. Les Navires saluent à nombre impair, & les Galères par un nombre pair. Salut des Voiles se fait en amenant les Huniers à mi-mât ou sur le ton. Il n'y a que les Vaisseaux qui sont sans Canon qui saluent de cette sorte. Les Vaisseaux marchands saluent les Vaisseaux de guerre. Le Vaisseau qui est sous le vent d'un autre, est obligé de saluer le prémier.

Salut. Voyez *Saluer.*

Samegin, ou *Samequin*, Vaisseau marchand du Levant, sur-tout d'usage parmi les Turcs.

Samequin. Voyez *Samegin.*

Samoureux, Bâtiment fort long & plat qui navigue sur le Rhin, ou sur les eaux internes de la Hollande.

Sancir, c'est couler & descendre à fond.

Sandale, Bâtiment du Levant qui est fait pour l'allège des gros Vaisseaux.

Sapinettes, petits coquillages qui s'engendrent sous un Vaisseau qui a été longtems à la Mer.

Saquer, mot Normand, qui signifie ferler, serrer la voile.

Saute. Ce terme est fort usité au-lieu de celui de *Va.*

Sauter. Le Vent sauta au Nord, c'est-à-dire que le Vent changea.

Sauter à l'abordage. Voyez *Abordage.*

Sauvage se dit quand on sauve les marchandises perdues par un naufrage. Ceux qui les sauvent s'appellent *Sauveurs.*

Sauveurs. Voyez *Sauvage.*

Scier, c'est ramer à rebours, pour se retirer en reculant, & revenir sur son sillage.

Scute, ou Canot, petit Esquif pour le service d'un Vaisseau.

Sec.

Sec. Vaisseau qu'on met à sec, ou qui est à sec, c'est-à-dire, hors de l'eau.

Second. Vaisseau second est un Vaisseau de guerre destiné à escorter un Vaisseau Pavillon.

Seillure, sillage, eau, houage, est la trace d'un Vaisseau.

Sein est un Golfe d'une petite étendue, ou une petite Mer environnée de terre. Le Sein d'une Voile c'est son creux.

Semale, qui signifie un Bâtiment étroit, & la *Semaque*, qui est un Bâtiment large, sont des Bâtimens d'une même construction, & la différence de la largeur est même peu considérable. On s'en sert en Hollande pour mener des marchandises à bord des grands Vaisseaux, & pour en raporter.

Semaque. Voyez *Semale.*

Senau, Barque longue dont les Flamands se servent pour la course.

Sentine se prend pour la Vitonnerie, ou pour l'eau qui s'y corrompt.

Serper est lever l'ancre.

Serrage, ou Serres d'un Vaisseau, est l'assemblage des planches qui font le revêtement ou lambris intérieur du Vaisseau. Le revêtement extérieur s'appelle *Bordage.*

Serre-bauquieres, longues pièces de bois, sur lesquelles le bout des Baux est passé. Elles régnent autour du Navire.

Serre-bosse, grosse corde amarrée aux Bosseurs, qui saisit la bosse de l'Ancre.

Serre-gouttières, pièces de bois, qui faisant le tour du Vaisseau en dedans, lui servent de liaison.

Serrer le Vent, s'approcher du Vent, c'est prendre l'avantage d'un Vent de côté, bouliner le plus qu'il est possible.

Serrer des Voiles, c'eſt porter peu de Voiles, ou larguer.

Serres. Voyez *Serrage*.

Servir, c'eſt mettre à la voile, ou porter quelque voile particulière.

Setie, ou Barque. Voyez *Barque*.

Siampan, petit Bâtiment de la Chine.

Signaux ſont des avis concertés qui ſe donnent ſur mer pour ſe reconnoître. Les Signaux de nuit ſe font par des amorces ou de faux feux, par des coups de canons. Ceux de jour ſe font par les Voiles, les Pavillons, les coups de canon.

Sillage. Voyez *Seillure*.

Singe, ſorte d'engin avec lequel on décharge les marchandiſes qui ſont dans les Bateaux.

Siphons, eſpèce de Pompe de Mer. Voyez *Pompe de Mer*.

Sivadière eſt la Voile de Beaupré.

Slée, machine avec laquelle les Hollanlandois tirent à terre un Vaiſſeau de quelque grandeur qu'il ſoit.

Sloop, en Anglois, eſt une Chaloupe. Les Anglois s'en ſervent comme de Frégates légères. Ce ſont des eſpèces de Corvettes.

Sol, fond large & plat des Bâtimens qui n'ont point de quille.

Soldats de marine (les) ſont tenus de travailler à la manœuvre des Ecoutes & des Couets.

Soldats Gardiens ſont des Soldats qu'on entretient ſur des Ports.

Sombrer ſous voiles, c'eſt lorſqu'un Vaiſeau étant ſous voiles, eſt renverſé par quelque grand coup de vent qui le fait périr.

Somme, prïs-somme, ou bas-fond. Voyez *Bas-fond.*

Sonde, instrument pour sonder un terrain. Il y a diverses sortes de Sondes.

Sonde, en terme de Marine, est une petite masse de plomb faite en piramide, ordinairement du poids de 18 livres, qu'on attache à un long cordeau, nommé la Ligne de la Sonde, & qu'on fait descendre dans la Mer, tant pour savoir la profondeur du Parage où l'on se trouve, que pour connoître la nature & la qualité du fond. Le dessous, ou la base de la Sonde, étant frotté de suif & venant à porter sur le Sol ou fond de la Mer, en enlève du sable ou de la vase, en cas qu'il y en ait, & si elle ne raporte rien, il faut que le fond soit de cailloux ou de roche.

Soubarbe, nom de diverses pièces de bois.

Souflage, renforcement des planches qu'on donne à chaque Vaisseau.

Soufler un Vaisseau, c'est lui donner un second bordage par un revêtement de planches.

Soufreter, c'est louer, ou fréter à un autre le Navire qu'on a loué ou affreté.

Souille (la) d'un Vaisseau est le lieu où il a posé en basse Marée.

Soun, nom des principaux Bâtimens de la Chine.

Sourdre au Vent, c'est quand un Vaisseau tient bien le Vent, & qu'il avance à sa route.

Soute est le plus bas étage de l'Arrière, & qui est toujours enduit de plâtre, pour mieux servir de Magazin à renfermer les Poudres & le Biscuit.

Soutenir chasse, c'est se battre en retraite.

Se

Se ſoutenir, c'eſt demeurer dans le même parage & ne pas dériver.

Squelette, Navire dont il n'y a que les principales pièces aſſemblées.

Stribord, *Tribord*, *Dextribord*, *Extribord*, ou *Tienbord*, eſt le côté de la main droite du Vaiſſeau, à l'égard d'un homme, qui étant à la poupe, fait face vers la proue. Le côté de main gauche s'appelle *bas-bord*.

Suage eſt le coût des ſuifs dont on eſt obligé de tems en tems d'enduire un Vaiſſeau.

Sud ſignifie le Vent du Midi, & les Régions méridionales.

Suif. Voyez *Suiver*.

Suiver un Vaiſſeau, ou lui donner le Suif, c'eſt enduire de Suif les parties qui touchent l'eau. On dit auſſi *eſpalmer* & *caréner*.

Supercargo ſe dit de celui qui eſt chargé de l'inſpection & du ſoin de la cargaiſon d'un Vaiſſeau.

Surgir, vieux mot, qui ſignifie arriver, prendre terre.

Surpente, gros cordage qui ſert à ſoutenir les choſes peſantes, pour les embarquer ou les débarquer.

Suſain eſt un Pont briſé, ou une partie du Tillac qui règne depuis la Dunette juſqu'au grand Mât.

Syrtes, ſables mouvans, agités par la Mer, dangereux pour les Vaiſſeaux.

T.

T*Abernacle* (le) d'une Galère eſt un petit exhauſſement vers la Poupe, pour ſervir de poſte au Capitaine, quand il donne ſes ordres.

Ta-

Tableau, c'eſt la partie la plus haute de la Poupe d'une Flute ſous le couronnement, où l'on met ordinairement la figure du nom du Vaiſſeau.

Tabourin (le) d'une Galère eſt un eſpace qui règne vers l'arbre du Trinquet, & où ſe charge l'Artillerie.

Tactique (la) ſignifie ordre & diſpoſition: La Tactique maritime a deux parties. La prémière qui eſt l'hiſtorique, comprend les ordonnances qui peuvent être gardées par les Flotes pour les combats, & le récit des manœuvres qui ſe ſont faites dans les principaux de ces combats. La ſeconde contient la connoiſſance de la forme des Vaiſſeaux, & la manière de les conſtruire.

Taillemar, partie inférieure de l'Eperon d'une Galère.

Talinguer, ou étalinguer les cables, c'eſt les amarrer à l'arganeau de l'Ancre.

Tamis, ou *Sus*, ſorte de Vaiſſeau rond.

Tangage, balancement d'un Vaiſſeau de l'avant à l'arrière.

Tanguer. Voyez *Tangage*.

Tangueurs. Voyez *Gabariers*.

Tappecu, Voile qui ſe met à une Vergue, ſuſpendue vers le couronnement du Vaiſſeau: il n'y a que les Vaiſſeaux marchands qui s'en ſervent.

Taquet, ou *Fileux*, ſorte de crochet pour amarrer des manœuvres.

Tare ſignifie *Goudron*.

Tartane, Barque de la Méditerranée, qui ne porte qu'un Arbre de Meſtre, & une Miſaine.

Tems. Gros Tems, ou Tems de Mer, eſt un orage, ou agitation violente des Vents & des Houles.

Ten-

Tendelet, pièces d'étoffe qui couvre la Poupe d'une Galère contre les incommodités de l'air.

Tenon d'un Mât eſt la partie compriſe entre les barres & le chouquet.

Tenue eſt la priſe, ou l'acrochement de l'Ancre au fond de la Mer. Fond de bonne tenue, c'eſt celui où l'Ancre a priſe.

Terre embrumée eſt celle que les brouillards couvrent. Terre qui fait au Nord eſt celle qui faiſant un coude, s'éloigne du lieu où l'on eſt. Terre de beure eſt un nuage qu'on prend pour la Terre, & que le Soleil diſſipe. Terres baſſes, ce ſont les rivages bas & plats. Terres hautes, ce ſont les montagnes, ou les rivages haut élevés. Prendre terre, c'eſt arriver à terre. Le mot de *Terre* eſt crié à haute voix par celui qui apperçoit le prémier la Terre. Terre-à-terre, c'eſt le long de la Côte.

Terrir ſignifie prendre terre après une longue traverſée. Il ſignifie auſſi quelquefois, avoir la vue des Terres.

Tillac, ou Pont. Le franc Tillac eſt le prémier Pont, ou le moins élevé. Voyez *Pont.*

Timon, ou *Barre* eſt une pièce de bois qui fait jouer le Gouvernail. Voyez *Gouvernail.*

Timonier, Matelot qui tient le Timon ou la Barre du Gouvernail. Voyez *Timon* & *Gouvernail.*

Tins, groſſes pièces de bois, couchées à terre, pour ſoutenir la Quille & les Varangues d'un Bâtiment, quand on le met en chantier, & qu'on le conſtruit.

Tirant. Le Tirant de l'eau d'un Vaiſſeau eſt la quantité d'eau néceſſaire pour le mettre à flot. Voyez *Tirer.*

Tirer. On dit tirer dix ou douze pieds d'eau, pour exprimer ce qu'il faut de fond pour faire voguer un Vaiſſeau. Tirer à la Mer, c'eſt prendre le large, s'élarguer. Voyez *Tirant.*

Tire-vieilles, cordes qui ont des nœuds de diſtance en diſtance, & qui pendent le long du bordage, pour ſervir à monter dans le Vaiſſeau & à en deſcendre.

Toile à faire des Voiles, c'eſt un canevas ou canefas, qui ſe fabrique en France & en Hollande: celui de Hollande eſt le plus eſtimé.

Tomber eſt arriver & fondre ſur un Vaiſſeau.

Ton, partie du Mât entre les barres de Hune & le Chouquet.

Tonie, ſorte de Canot des Indes.

Tonne, grand Vaiſſeau propre à renfermer des munitions.

Tonne, groſſe bouée faite en forme de Baril, qu'on fait ſurnager pour avertir les Pilotes. Voyez *Marques.*

Tonneau, terme pour exprimer un poids de deux mille livres, ou de vingt quintaux, ce qui ſert enſuite à déſigner la capacité & le port d'un Vaiſſeau, car la péſanteur d'un Tonneau eſt évaluée à deux mille livres.

Tonture, rang de planches dans le revêtement du bordage.

Tornado, mot Portugais, qui ſignifie de furieux tourbillons de vent.

Toron, aſſemblage de pluſieurs fils ou cordons, qui compoſent un gros cordage.

Tortue de mer, Vaiſſeau qui a le Pont élevé comme un toit de maiſon, pour tenir les Soldats, les Paſſagers, & leurs hardes à couvert.

Toſte,

Toste, bancs qui traversent les Chaloupes, & où sont assis les Matelots pour ramer.

Touage, ou *Toue*. Voyez *Touer*.

Toucher, ou *toucher terre*, c'est heurter contre un terrein, faute de fond.

Touer est tirer, ou faire avancer un Vaisseau avec la Hansiere, qui y est amarrée par un bout.

Tour marine est une Tour qu'on bâtit sur les Côtes de la Mer, pour y mettre des Soldats, qui donnent avis par un signal, lorsqu'ils découvrent quelques Vaisseaux ennemis. Ces Tours sont ordinairement sans portes, & on y entre par des fenêtres avec une échelle.

Tour à feu. Voyez *Phare*.

Tour, ou *Touret*, Moulinet qui sert à faire du bittord dans le Vaisseau.

Tourmentin, ou petit *Beaupré*, c'est le Perroquet de Beaupré.

Tournant de mer. On donne ce nom dans l'Océan à certains abymes, où périssent la plupart des Vaisseaux qui s'y rencontrent.

Tourne-vire, cordage amarré au Cabestan, & qui règne de Poupe à Proue, pour aller sur le cable.

Tourner le bord, c'est revirer, tourner le Vaisseau.

Traite, commerce entre des Vaisseaux & les Habitans d'une Côte.

Tramontane est le Vent de Nord ainsi appellé sur la Méditerranée.

Travade, nom de certains Vents si inconstans, que quelquefois en une heure ils font les 32 pointes du Compas. Ces Vents sont accompagnés d'éclairs, de tonnère, & d'une pluie abondante.

Tra-

Travers. Découvrir par le travers, mouiller par le travers, c'eſt-à-dire à l'oppoſite.

Traverſée eſt le trajet qui ſe fait d'un Port à un autre.

Traverſer. Se traverſer, c'eſt préſenter le côté d'un Bâtiment.

Traverſier d'un Port, c'eſt le Vent qui vient en droiture dans un Port, & qui en empêche la ſortie.

Traverſier, petit Bâtiment pour de petites Traverſées, ou pour la Pêche. Traverſier ſignifie auſſi un Ponton.

Trélingage, cordage qui finit par pluſieurs branches.

Trente-ſix-mois. Voyez *Engagé*.

Tréou, ou *Voile de fortune*. Voyez *Fortune*.

Trévier, ou *Voilier*, nom de celui qui travaille aux voiles, qui les viſite, &c.

Tribord. Voyez *Stribord*.

Trinquet, Mât de Miſaine ou de l'Avant.

Trinquette, Voile Latine.

Trirême, Galère à trois rangs de rames.

Trombe de mer eſt un Tourbillon de vent, qui attire l'eau de la mer, & en forme un nuage, qui venant à créver ſur quelque Vaiſſeau, le fait ſouvent couler bas.

Troſſes. Voyez *Racages*.

Tugue, ou *Tuque*, eſpèce de faux Tillac, qu'on élève au-devant de la Dunette, pour ſe mettre à l'abri du Soleil & de la pluie.

V.

V*Adrouille*, ou *Fauber*. Voyez *Fauber* & *Eſcope*.

Vaigres, *Serrage*, *Serres*. Voyez *Serrage*.

Vaiſſeaux. Voyez *Navires* & *Rang*.

Valancines. Voyez *Balancines.*

Varanguais. Voyez *Marticles.*

Varangues, Chevrons qui se mettent entre la Quille & la Carlingue, de distance en distance, pour former le fond du Vaisseau.

Varecb est tout ce que la vague jette à terre par tourmente ou fortune de mer.

Variation de l'Aiguille aimantée est un mouvement inconstant de l'Aiguille.

Vase. On appelle fond vasart ou de vase, un terrain sans consistance, où l'Ancre s'arrête difficilement.

Veiller le cable, ou quelque autre chose, c'est y prendre garde.

Vent. Nous avons parlé ailleurs dans cet Ouvrage des différentes sortes de Vents. Faire vent devant, c'est prendre vent par proue. Gagner le vent, c'est prendre l'avantage du vent. Aller debout au vent, ou avoir le vent par proue, c'est aller contre vent, ou à vent contraire. Etre au vent, ou passer au vent d'un Vaisseau, c'est lui avoir gagné le vent. Etre sous vent, c'est avoir le desavantage du vent. Faire vent arrière, c'est prendre le vent en poupe. Vent largue & vent de bouline. Voyez *Largue* & *Bouline.* Serrer le vent. Voyez *Serrer.* Vent frais, vent échars. Voyez *Frais* & *Echars.* Vent reglé, ou alizé. Voyez *Alizés.* Vent d'amont, c'est l'Est & le Nord-est. Vent d'aval, c'est l'Ouest & le Nord-ouest.

Verge d'or. Voyez *Arbalete.*

Verge, ou *Vergue* de l'Ancre, est la partie de l'Ancre, qui est contenue depuis l'Arganeau jusqu'à la croisée.

Vergue, *Antenne*, est une longue pièce de bois, arrondie, une fois plus grosse par

 le

le milieu que par les bouts, mise quarrément par son milieu sur le Mât, vers les Racages, pour porter une ou plusieurs Voiles. La Vergue d'Artimon se met de biais sur le Mât.

Vergue. Un Vaisseau qui passe vergue à vergue d'un autre, ou qui prolonge un autre Vaisseau, est celui qui se met à côté, & flanc à flanc. Lorsqu'on dit prolonger, ou élonger la vergue, cette expression est rélative à la Vergue de Beaupré, & signifie appliquer la longueur de cette Vergue sur la longueur de son Mât.

Ventenelles. Voyez *Males & Femelles.*

Vibord, lisse qui embrasse le Pont d'enhaut, & qui le termine par les deux flancs. Voyez *Platbord.*

Vice-Amiral, Officier qui représente la personne de l'Amiral, & qui a la seconde dignité dans la Marine.

Victuailleur est celui qui s'est obligé de fournir les Victuailles dans un Vaisseau, & les menues ustensiles.

Victuailles, Vivres qu'on embarque dans les Vaisseaux.

Vif de l'eau, c'est la haute eau d'une Marée. Voyez *Haute Marée*, *Marée*, & *Eau.*

Vigie, nom qu'on donne à de certaines Roches cachées sous l'eau, qui se trouvent vers les Açores.

Virer, c'est tourner. Virer au Cabestan, c'est tourner le Cabestan.

Virevaut, machine qui se met sur le Tillac, à l'avant des Bâtimens, qui ne passent pas 300 tonneaux, & à l'arrière de leur Misaine. Elle est faite en forme d'essieu, & posée sur deux pièces de bois, sur lesquelles elle tourne par le moyen de deux barres, passées au travers de l'essieu. Ces

deux

deux barres étant conduites à force de bras, font filer des Cables autour de l'essieu, soit pour lever l'Ancre, soit pour tirer des fardeaux.

Vitonnières, égouts qui règnent au fond de cale, pour conduire les eaux à la pompe.

Vivier, Bateau où l'on met le Poisson qu'on vient de pecher.

Vivres. Faire les Vivres, c'est fournir la nourriture à l'équipage d'un Vaisseau.

Vogue, cours d'une Galère ou autre Vaisseau, qu'entraîne la force des rames.

Voguer, c'est aller sur l'eau à voiles ou à rames.

Vogue-avant, nom du Rameur qui tient la queue de la Rame, & qui lui donne le branle.

Voie d'eau, fente qui se fait dans le bordage d'un Navire, & par où les vagues trouvent un passage pour y entrer.

Voile, assemblage de pièces de toiles ou d'étoffes, qu'on attache aux Vergues & aux Etais pour prendre le vent, qui doit pousser le Vaisseau. Chaque Voile emprunte son nom du Mât où elle est appareillée. Voyez *Mât*. Voile se prend souvent pour le Vaisseau même. Voile Latine. Voyez *Latine*. Voile enverguée est une Voile appareillée à sa Vergue. Voile d'eau est celle que les Hollandois mettent à l'arrière du Vaisseau vers le bas, afin que la Marée la pousse, pour faciliter le sillage du Vaisseau, quand il fait peu de vent.

Voiles. Faire Voiles, c'est partir, mettre à la mer. Jet de Voiles est l'appareil de toutes les Voiles. Ferler les voiles, c'est les plier. Forcer de Voiles, c'est les faire toutes servir. Faire petites Voiles,

ferrer de Voiles, c'eſt ne porter qu'une partie de ſes Voiles. Vaiſſeau fin de Voiles, bon voilier, léger à la Voile.

Voilerie, lieu où l'on fait & où l'on raccommode les Voiles d'un Vaiſſeau.

Voilier. Voyez *Trévier*.

Voilier. Vaiſſeau bon voilier, Vaiſſeau mauvais voilier, c'eſt-à-dire, qui eſt fin, ou qui eſt peſant de Voile.

Voilure, manière de porter les Voiles pour prendre le vent.

Volet, petite Bouſſole, ou petit Compas de route, à l'uſage des Barques & des Chaloupes.

Voute, ou *Voutis* d'un Vaiſſeau, eſt la partie extérieure de l'Arcaſſe, conſtruit en voûte au-deſſus du Gouvernail.

Uſance. Savoir les Uſances de la Mer, c'eſt n'ignorer rien de ce qu'il eſt néceſſaire de ſavoir pour trafiquer ſur la Mer.

Uſtenſiles d'un Vaiſſeau, c'eſt tout ce qui ſert à la Navigation.

Vue. Etre à vue, avoir la vue, c'eſt découvrir & avoir connoiſſance. Non vue, c'eſt-à-dire, faute d'avoir découvert.

Wolfe, Golfe marin, ou Tournant de mer, qui ſe trouve entre deux Iles à la Côte de Norvège, & où aucun Vaiſſeau n'ôſeroit paſſer.

Y.

Y*Acht*, Bâtiment ponté, qui porte ordinairement un grand Mât d'avant, & un bout de Beaupré. Il eſt mâté en fourche, & porte une corne comme le Heu, & une Voile d'étai. Il tire peu d'eau, & eſt excellent pour courir de petites bordées.

Yeux de bœuf, Poulies qui ſont vers le Racage, contre le milieu d'une Vergue, & qui ſervent à manœuvrer l'Itaque.

Yeux

Yeux de Pie, ou *Mailles*, ſont des trous ou des Oeillets le long du bas de la Voile, pour y attacher les bonnettes maillées.

Z.

ZEphir, Vent qui ſoufle du point cardinal du côté de l'Occident. Il eſt appellé Vent d'Oueſt ſur l'Océan, & Vent du Ponant ou du Couchant ſur la Méditerranée.

Zopiſſa, Goudron ou Poix qu'on détache des Navires qui ont été longtems en voyage.



CHAPITRE XXIII.

Du Commerce.

D. QU'eſt-ce que le Commerce?

R. C'eſt, en général, l'échange du ſuperflu pour le néceſſaire. Ou bien, c'eſt l'échange des Biens diſtribués par la Nature en différens endroits, & que l'intérêt réciproque nous rend communs. Mais, pour en donner une idée plus étendue, on peut le définir, l'Art du Marchand, lequel conſiſte dans la méthode de négocier en gros ou en détail, en toutes ſortes de marchandiſes, ſoit pas échanges, ventes, ou achats; d'en faire les comptes, & de les écrire ſuivant les règles uſitées dans les Livres deſtinés à cet uſage. Ce que c'eſt que le Commerce.

D. Quelle eſt l'eſſence du Commerce? Son eſſence.

R. C'eſt la circulation. Tous les Biens dont on fait l'échange ne ſe communiquent effectivement à nous, qu'en circulant d'un endroit à l'autre, juſqu'à ce que nos beſoins ſatisfaits les aient conſumés

D. Quelle eſt la fin du Commerce? Sa fin.

R. C'est la Consommation.

Ses effets. *D*. Quels sont les principaux effets naturels que produit le Commerce?

R. Il guérit la plupart des préjugés, & sur-tout les préjugés destructeurs, puisque par-tout où il y a du Commerce, il y a aussi des Mœurs douces. Mais souvent il corrompt les Mœurs pures, en adoucissant les Mœurs barbares. Il porte à la paix, puisque deux Nations qui négocient ensemble, se rendent réciproquement dépendantes: si l'une a intérêt d'acheter, l'autre a intérêt de vendre.

Ses avantages pour l'Etat. *D*. Quels avantages un Etat retire-t-il du Commerce?

R. C'est le Commerce qui aporte l'abondance, qui décharge l'Etat du superflu de ses denrées, Arts & Fabriques, qui nous procure ce qui nous manque, & qui enrichit l'Etat en même tems que le Particulier.

C'est le Commerce qui attire les espèces, l'or & l'argent dans un Etat; & par-tout où il y a beaucoup d'espèces, il y a beaucoup d'habitans. Le Commerce attire donc les habitans, il augmente donc la puissance d'un Etat, puisque cette puissance dépend du nombre de ses habitans. Un million ne peut employer qu'un certain nombre d'hommes: s'il en reste à employer, & qu'il n'y ait point d'espèces pour les payer, ces hommes ou meurent de faim, où vont offrir leur travail à l'étranger. L'abondance attire nécessairement les Négocians & les Ouvriers étrangers; ils viennent s'établir où l'abondance les appelle; ce qui fortifie l'Etat, accroît ses revenus & ceux des particuliers. C'est le Laboureur, l'homme d'industrie, le Né-

Négociant qui font subsister l'Etat; & plus il y en a, plus il est puissant.

Les Nobles, les Ecclésiastiques mourroient de faim sans les Laboureurs & les Marchands. Le Duc de Sully nous dit (*a*), en parlant de la Noblesse, *que ce Corps tant plein d'éclat, de gloire & de splendeur, & de hautaines jactances, deviendroit non seulement inutile, mais dangereux à l'Etat, s'il se trouvoit une fois destitué des aydes, secours, & assistances, qu'il tire des Marchands, Artisans, Pasteurs & Laboureurs.* Et après avoir détaillé les utilités des uns & des autres, il conclut: *Qu'un Etat Souverain se passeroit mieux pour les chevances & commodités de la vie humaine, de Gens d'Eglise, Nobles, Officiers de justice, & Financiers, que de Marchands, Artisans, Pasteurs, & Laboureurs.*

Etats rendus puissans par le Commerce.

D. Par quels exemples prouve-t-on que c'est le Commerce qui rend un Etat riche & puissant?

R. Il n'y a, pour cela, qu'à parcourir tous les âges du Monde.

Tyr.

Tyr, Capitale des Phéniciens, ne doit qu'au Commerce, sa gloire, sa puissance, sa magnificence & ses forces. Cette Ville avoit, comme nous l'apprend le Prophète Ezéchiel, un nombre presque incroyable de Vaisseaux, de Marchands, & une quantité prodigieuse de toutes sortes de marchandises. „ Tyr, dit-il, est un Vaisseau superbe. „ Son corps est fait du bois le plus pré- „ cieux des Sapins de Sanir. Les Cèdres „ du

(*a*) Dans ses *Oeconomies Royales & Servitudes Loyales*, Tome VII, pag. 273, 274, Edit. *in* 12 de Rouen 1642.

„ du Liban lui ont fourni ses mâts: ses ra-
„ mes sont coupées dans les Forêts de Ba-
„ san: l'Yvoire des Indes est employé pour
„ faire les bancs de ses Rameurs: ses Voi-
„ les sont de fin lin d'Egypte tissu en bro-
„ derie, & son Pavillon est d'hyacinte &
„ de pourpre. Les Pilotes, les Soldats,
„ & les Matelots, qui gouvernent & qui
„ montent un si admirable Navire, sont
„ choisis parmi les plus célèbres, &c."
Isaie nous dit que Tyr étoit la Ville commune de toutes les Nations, & comme le centre de tout le Commerce; en un mot, la Reine des Villes, dont les Marchands étoient des Princes, & qui avoient pour Négocians les personnes les plus illustres de la Terre.

Cette Ville succomba sous les armes de Nabucodonosor après un siège de treize ans. Mais les Tyriens ne perdirent pas pour cela ni l'empire de la Mer, ni la réputation de leur Commerce. A l'aide de leurs richesses, ils se fortifièrent dans une Ile voisine, y bâtirent une nouvelle Ville, qui fière de ses richesses, & de sa puissance, ôsa depuis résister à Alexandre le Grand, & interrompit pour un tems le cours de ses victoires.

Carthage. Ce fut le Commerce qui étendit les richesses & la puissance de Carthage. On connoit les faits d'armes des Carthaginois en Sicile, en Sardaigne, en Espagne, & particulierement en Italie sous le fameux Annibal. Carthage, maîtresse des Côtes d'Afrique que baigne la Méditerranée, s'étendit le long de celles de l'Océan. Hannon, par ordre du Sénat de Carthage, répandit trente mille Carthaginois depuis les Colonnes d'Hercule jusqu'à Cerné. Enfin
se

le Commerce avoit mis Carthage à un si haut degré de puissance, qu'il fallut aux Romains cinquante années d'une guerre cruelle & douteuse pour domter cette rivale; & qu'enfin Rome triomphante crut ne pouvoir mieux l'assujettir & la subjuguer entierement, qu'en lui ôtant les ressources qu'elle eût encore pu trouver dans le Négoce, & qui pendant si longtems l'avoient soutenue contre toutes les forces de la République.

Le Commerce d'Alexandrie eut un succès très rapide sous les Ptolomées, qui le portèrent à un point de perfection & d'étendue qui fit oublier & Tyr & Carthage, lesquelles pendant si longtems avoient fait presque seules le Commerce de toutes les Nations. Outre l'heureuse situation de cette Ville, elle avoit un Port grand & sûr, où les Vaisseaux étrangers arrivoient de toutes parts, & d'où partoient sans cesse des Vaisseaux Egyptiens, qui portoient leurs Négocians & leur Commerce dans toutes les parties de la Terre alors connues. Ce fut cette commodité de l'entrepôt des marchandises à Alexandrie, qui répandit dans toute l'Egypte ces richesses immenses, qui rendirent ses Rois assez puissans pour se soutenir pendant plus d'un siècle contre les Romains. Alexandrie.

Ce furent les Pilotes d'Hiram, Roi de Tyr, qui environ mille ans avant Jésus-Christ, & lorsque les Grecs étoient encore novices dans la navigation, l'enseignèrent avec succès aux Hébreux, & servirent de guides aux Flotes que Salomon avoit établies dans les Ports d'Elath & d'Esiongaber. Ce grand Prince, devenu maître de l'Idu- Les Hébreux.

mée, s'étoit proposé d'introduire dans ses Etats l'opulence avec le Commerce, & il y réussit.

Les Arabes.

Les Arabes étoient autrefois ce qu'ils sont aujourdhui, également adonnés au Négoce & au brigandage. Leurs immenses deserts d'un côté, & les richesses qu'on y alloit chercher, produisoient ces deux effets. Ils trouvoient ces richesses dans leurs Mers & dans leurs Forêts; &, comme ils vendoient beaucoup & achetoient peu, ils attiroient à eux l'or & l'argent des Romains. On commerce encore avec eux de la même manière. Les Caravanes d'Alep & de Suez y portent environ deux millions, argent de France, & il en passe autant en fraude: le Vaisseau Royal de Suez y porte aussi deux millions.

Les Romains.

Le Commerce des Romains aux Indes étoit autrefois considérable. Strabon avoit appris en Egypte qu'ils y employoient cent vingt Navires: ce Commerce ne se soutenoit que par leur argent. Ils y envoyoient tous les ans cinquante millions de Sesterces. Dès qu'Auguste eut réduit l'Egypte en Province, il s'attacha à faire fleurir plus que jamais le Négoce d'Alexandrie, & en même tems il augmenta celui que les Egyptiens avoient toujours entretenu dans l'Arabie, dans les Indes, & jusqu'aux Païs les plus reculés de l'Orient, par la voie de la Mer Rouge. Alexandrie devenue Romaine ne ceda plus qu'à Rome même en grandeur & en nombre d'habitans. Les Magasins de la Capitale du Monde ne furent plus remplis que des marchandises qui lui venoient de la Capitale d'Egypte, & bientôt Rome ne subsista plus, aussi bien que toute l'Italie,

lie, que par les fromens & les autres denrées que lui apportoient les Flotes Egyptiennes.

Ce fut alors que le Sénat Romain pensa à maintenir le Commerce par les Colléges qu'il établit dans Rome, pour le Négoce & pour les Négocians, par les Loix qu'il fit en leur faveur, par des Magistrats qu'il chargea de leur exécution, & par la protection qu'il accorda aux Marchands, tant étrangers que Romains, dans toute l'étendue de l'Empire.

Les habitans de Marseille étoient depuis longtems dans la possession d'un Commerce très florissant; & voulant s'étendre sur l'Océan, comme sur la Méditerranée, ils animérent par des récompenses les Observations astronomiques qui pouvoient aider leur Navigation, & leur ouvrir avec de nouveaux Païs, de nouveaux moyens de s'enrichir. Dès le tems d'Alexandre, Pythéas avoit élevé dans Marseille un Gnomon, à l'aide duquel il détermina combien il s'en falloit que le Soleil ne fût immédiatement au Zénith au-dessus de Marseille, & par conséquent de combien Marseille étoit éloigné du Tropique & de l'Equateur. Il est le prémier qui ait fait prendre des précautions justes pour régler l'importante Navigation du Nord, en nous apprenant l'avantage de s'y rendre au Printems, & de prévenir le retour des glaces & des longues nuits qu'on ne pourroit éviter en s'y exposant aux approches de l'autonne. Marseille.

Marseille & Carthage, après avoir eu ensemble de grandes guerres, firent concurrement le Commerce d'économie. La guerre que les Romains firent contre les Cartha-

ginois en Espagne, fut une source de richesses pour Marseille qui servoit d'entrepôt. La ruine de Carthage & de Corinthe augmenta encore les richesses & la gloire de Marseille; & sans les Guerres civiles, elle auroit été heureuse sous la protection des Romains, qui n'avoient aucune jalousie de son Commerce.

Et autres Villes des Gaules.

L'exemple de Marseille anima au Commerce plusieurs autres Villes Gauloises, sur-tout celles qui étoient situées sur la même Mer, ou qui n'en étoient pas éloignées. Arles devint célèbre par son expérience dans la Navigation, & par son habileté dans l'art de construire des Vaisseaux. Narbonne l'emporta encore sur Arles. Tant que son Port subsista, on y vit aborder les Flotes de l'Orient, de l'Afrique, de l'Espagne, & de la Sicile, chargées de toutes sortes de marchandises, tandis que de leur côté ses habitans équipoient leurs propres Navires, pour aller porter au dehors les productions de leurs Terres, ou les ouvrages qu'ils devoient à leur industrie. On compte encore au nombre des Villes des Gaules situées sur la Méditerranée, que le Commerce avoit rendues florissantes, Agde, Toulon, Antibe, Fréjus, & Aigue-morte. L'Océan Gaulois avoit aussi des Ports & des Villes de Commerce de grande réputation, comme Bourdeaux en Guyenne, Vannes & Nantes en Bretagne, & le fameux Cerbillon, présentement inconnu, & que Strabon place assez près de l'embouchure de la Loire. Enfin, au milieu des Terres étoit Lyon, cette Ville encore si célèbre aujourdhui par son Négoce, où, si l'on en croit quelques Auteurs, s'assembloient autrefois

trefois jusqu'à soixante Nations pour y traiter de leur Commerce.

Décadence du Commerce par l'inondation des Barbares.

L'inondation des Barbares, après la chute de l'Empire Romain, fut par-tout fatale au Négoce. Mais après que ces Peuples se furent établis, les uns dans les Gaules, les autres en Espagne, & d'autres encore en Italie, ils apprirent bientôt de ceux qu'ils avoient assujettis, & qu'ils s'étoient ensuite associés, la nécessité du Commerce & la manière de le faire avec succès. La Loi des Visigoths fit une disposition favorable au Commerce. Elle ordonna que les Marchands, qui venoient de delà la Mer, seroient jugés, dans les différends qui naissoient entre eux, par les Loix & par des Juges de leur Nation.

Le Juifs le font renaître.

Dans ces tems de barbarie on vit le Commerce sortir du sein de la véxation & du desespoir. Les Juifs proscrits tour à tour de chaque païs, trouvérent le moyen de sauver leurs effets; & par-là ils rendirent en quelque sorte pour jamais leurs retraites fixes. Ils inventérent les Lettres de Change; & de cette manière le Commerce put éluder la violence & se maintenir par-tout; le Négociant le plus riche n'ayant que des biens invisibles, qui pouvoient être envoyés par-tout, & ne laissoient de trace nulle-part. Ce fut en effet sous Philippe-Auguste & sous Philippe-le-long, que les Juifs chassés de France se réfugièrent en Lombardie, où ils donnèrent aux Négocians étrangers & aux Voyageurs des Lettres secrettes sur ceux à qui ils avoient confié leurs effets en France.

Il fleurit en Italie.

Mais c'est aux Peuples d'Italie, & particulièrement à ceux de Venise & de Genes, qu'on

qu'on est redevable du rétablissement du Commerce, comme c'est aussi au Commerce que ces deux fameuses Républiques, qui ont été si longtems rivales, ont dû leur gloire & leur puissance.

Venise. La République de Venise ne se trouva formée que vers le milieu du huitième siècle. Avant cette époque le Commerce des Venitiens ne s'étoit guère étendu au-delà des Côtes de la Méditerranée. Mais l'établissement de leur nouvelle République ayant donné de la hardiesse & de la force à leurs Marchands, on vit bientôt leurs Flotes visiter les Ports les plus éloignés de l'Océan, & ensuite ceux de l'Egypte, & par des Traités faits avec les Souverains, sous le bon-plaisir des Papes, s'assurer le négoce des Epiceries, & des autres riches marchandises de l'Orient, qu'ils alloient querir au Caire. Leurs richesses s'accrurent à un tel point, par le Commerce de l'Egypte, qu'ils se crurent assez forts pour entreprendre des conquêtes, & pour former, par la prise de quantité de Villes importantes, ce qu'ils appellèrent leur Etat de Terre ferme, qui les rend encore si considérables en Italie, quoiqu'ils en ayent perdu une partie depuis la fameuse Ligue de Cambrai.

Ce fut encore à l'aide des ressources de son Commerce que Venise étendit ses conquêtes du côté de la Morée, & dans quantité des principales Iles de la Méditerranée & de l'Archipel, qu'elle soumit à sa domination; &, pour comble de gloire, elle eut grande part à presque toutes les Croisades qui se firent pour le recouvrement de la Terre Sainte, ou pour le secours des Chré-

Chrétiens du Levant, aussi-bien qu'à la prise de Constantinople & à la conquête de la meilleure partie de l'Empire des Grecs, qui passa sous la domination des Princes François dans le commencement du treizième siècle.

Genes. Genes disputa à Venise sa rivale l'Empire de la Mer, & partagea avec elle le Négoce que celle-ci faisoit en Egypte, & dans tous les autres Ports du Levant & de l'Occident. La jalousie éclata, & les deux Républiques en étant venues aux armes, ce ne fut qu'après trois siècles d'une guerre presque continuelle, que les Genois perdirent sur la fin du quatorzième siècle toute leur supériorité à la journée de Chiozza, où André Contarini, Doge & Général des Venitiens assura à sa République l'honneur d'un combat inégal, qui décida pour toujours une querelle si célèbre, & attribua à Venise l'Empire de la Mer, & la supériorité du Négoce.

Les villes Hanséatiques. On croit communément que la fameuse Associations des Villes Hanséatiques commença à Bremen sur le Weser en 1164. Elle ne fut d'abord composée que des Villes situées sur la Mer Baltique, ou qui n'en étoient pas éloignées; mais sa réputation & ses forces augmentant, il n'y eut guère de Villes marchandes en Europe qui ne desirassent d'y entrer. La fin du quatorzième siècle furent les tems les plus florissans de cette Alliance; & ce fut alors qu'elle osa déclarer la guerre à des Rois. Dans la suite cette Alliance si formidable se trouva réduite aux seules Villes qui avoient commencé la Confédération; Villes néanmoins encore si puissantes par leur Commerce, qu'elles

sont

font reçues à faire des Traités avec les plus grands Rois. Aujourdhui il n'y a plus guère que Lubeck, Hambourg, Bremen, Rostock, Brunswic, Cologne, & peu d'autres qui soient véritablement Hanséatiques.

La Hollande. Nous n'ajouterons rien à ce que nous avons dit ci-dessus (a) de la grande puissance des Hollandois & des richesses immenses qu'ils ont amassées par le Commerce. Nous remarquerons seulement que ce qui contribua le plus à leur grande puissance, ce fut la protection que le Commerce reçut du Gouvernement. On accorda à toutes sortes de Religions une pleine liberté de conscience, & aux Etrangers une entière liberté de Commerce, & enfin les Magistrats furent eux-mêmes de grands exemples d'économie. D'un autre côté les Hollandois ont toujours sçu profiter de toutes les occasions qui se sont présentées en faveur de leur Commerce, & notamment de l'intérêt qu'eut la France en 1678 de les desunir de ses Alliés. Cette circonstance détermina le Roi Très Chrétien à leur accorder le renouvellement des anciens Traités, & à leur permettre de les expliquer comme ils voudroient; ce qu'ils acceptèrent, & en conséquence se fit le Traité de Nimègue le 10 Avril 1678. La Hollande tire sa subsistance de tout l'Univers.

L'Angleterre. C'est la Navigation & le Commerce qui rendent la Grande Bretagne si riche, si puissante, & qui la mettent en état de contrebalancer depuis longtems toutes les Puissances de l'Europe. L'Angleterre jalouse du Commerce qu'on fait chez elle, se

(a) Voyez la page 478 & suiv. de ce Volume.

se lie peu par des Traités, & ne dépend que de ses Loix. D'autres Nations ont fait céder des intérêts de Commerce à des intérêts politiques: l'Angleterre a toujours fait céder ses intérêts politiques aux intérêts de son Commerce. C'est, dit un Auteur célèbre (a), le Peuple du monde qui a le mieux sçu se prévaloir à la fois de ces trois grandes choses, la Religion, le Commerce & la Liberté.

Les Moscovites.

Le Commerce que font aujourdhui les Moscovites ne doit pas être oublié. Ce n'est proprement que depuis le règne glorieux de Pierre le Grand que la Moscovie a connu ses forces & ses véritables intérêts par raport au Commerce; & c'est à ce Monarque qu'elle est redevable d'avoir déja porté son Négoce presque dans tous les lieux où les autres Nations de l'Europe ont établi le leur, & où jusques-là le nom des Moscovites & leur Empire étoient à peine connus. Aujourdhui quantité de Ports sont ouverts dans divers endroits de la Moscovie, & celui de Petersbourg semble le disputer au Port même d'Amsterdam. Des Flotes nombreuses assurent leur Commerce maritime, & les font respecter par leurs plus puissans voisins. Leurs Marchands s'accoutument à porter chez les Etrangers sur leurs propres Vaisseaux, ou à tirer d'eux en droiture toutes sortes de marchandises que la Moscovie produit, ou dont elle a besoin. Toutes les Villes sont remplies d'Ouvriers & d'Artisans qui travaillent aux manufactures; & celles des étoffes de soie &

(a) Mr. le Président Montesquieu, dans l'*Esprit des Loix.*

& des étoffes de laine font si bien établies dans Moscou même, qu'il sort de celle-ci assez de Draps pour l'habillement des Troupes Moscovites, & de celle-là assez d'ouvrages de soie pour l'usage de la Cour & des personnes de distinction.

La France. La France peut aujourdhui fournir un exemple des grands avantages que le Négoce produit dans les Etats où il est florissant. Elle commence à avoir le véritable esprit de Commerce, & à être persuadée que l'amour du gain peut s'asseoir sur les fleurs de lis, ou s'embarquer pour le Coromandel. „ On entend mieux le Commerce „ en France depuis vingt ans, disoit il y a „ quelques années un Auteur célèbre (*a*), „ qu'on ne l'a connu depuis Pharamond „ jusqu'à Louis XIV. C'étoit auparavant „ un Art caché, une espèce de Chimie „ entre les mains de trois ou quatre hommes, qui faisoient en effet de l'or, & „ qui ne disoient pas leur secret. Le gros „ de la Nation étoit d'une ignorance si profonde sur ce secret important, qu'il n'y „ avoit guère de Ministre, ni de Juge, qui „ sçût ce que c'étoit que des *Actions*, des „ *Primes*, le *Change*, un *Dividende*. Il a „ fallu qu'un Ecossois, nommé Jean Law, „ soit venu en France, & ait bouleversé „ toute l'économie de notre Gouvernement „ pour nous instruire. Il ôsa dans le plus „ horrible dérangement de nos Finances, „ dans la disette la plus générale, établir „ une Banque & une Compagnie des Indes. „ C'étoit l'émétique à des Malades, nous „ en

(*a*) Mr. de Voltaire, *Lettre sur Mrs. Law, Melon & du Tot.*

„ en primes trop, & nous eumes des con-
„ vulsions. Mais enfin, des débris de son
„ Systême il nous resta une Compagnie des
„ Indes avec cinquante millions de fonds.
„ Qu'eût-ce été, si nous n'avions pris de
„ sa drogue que la dose qu'il falloit? Le
„ Corps de l'Etat seroit, je crois, le plus
„ robuste & le plus puissant de l'Uni-
„ vers.

La France a fait quantité de beaux réglemens sur les Fabriques, les Arts. les Métiers, qui peuvent servir de modèles aux autres Etats. Son Commerce est aujourdhui si étendu & si considérable, qu'elle peut entrer à cet égard en concurrence avec les Etats les plus commerçans.

Particuliers devenus riches & puissans par le Commerce.

Outre les exemples anciens & modernes que je viens de citer, des avantages prodigieux que le Commerce produit dans un Etat, & parmi les Nations où il fleurit, on peut en citer d'autres de simples Particuliers que le Négoce a élevés à la plus haute fortune.

Jaques Cœur.

Le prémier de ces exemples est celui de Jaques Cœur, Marchand de Bourges, qui faisoit seul autant d'affaires que tous les Marchands de France en faisoient ensemble de son tems, & qui, par la sagesse de ses conseils, aussi bien que par la certitude de sa caisse, humilia la Maison de Bourgogne, assura la Couronne de France au légitime héritier Charles VII, & par lui aux Branches de Valois & de Bourbon qui lui ont succedé. Son Commerce s'étendoit dans toute la Méditerranée. Il trafiquoit en Asie avec les Turcs ou avec les Persans, & les autres Sujets des Soudans de Babilone, & en Afrique avec les Sarasins. C'étoit par

la

la Ville du Montpellier, qui étoit alors la seule entrée du Royaume de ce côté-là, qu'il faisoit un si grand Commerce. Ses grandes richesses, aquises par une voie si légitime, l'ayant rendu célèbre chez les Etrangers, Charles VII l'attira à sa Cour, & lui confia l'administration de ses Finances, en le faisant Grand Argentier, ou Trésorier. Mais son élevation n'interrompit point son Négoce; elle lui servit au contraire à le continuer avec plus de réputation & de succès. Bientôt les Armées ne furent plus levées ou entretenues qu'à ses dépens. Il conseilla la conquête de la Normandie, & lui seul en fit presque tous les fraix. Lorsqu'il alla en Ambassade à Rome, une Flote de douze Vaisseaux l'y accompagna, & ce fut lui qui fit toute la dépense de l'armement.

La Famille des Médicis.

Un autre exemple de la fortune & de la gloire, où de simples Particuliers ont sçu parvenir par l'unique voie du Commerce, c'est celui de la Famille des Médicis. Ce n'est proprement que du quinzième siècle que cette Famille doit compter l'époque de sa grande élevation; & c'est à Cosme de Médicis, ce célèbre Citoyen de Florence, appellé le Père du Peuple & le Libérateur de la Patrie, qu'elle est redevable des prémiers, ou du moins des plus solides fondemens de sa grandeur. Le Commerce seul en fut la source. Les Ancêtres de Cosme n'avoient pas négligé cette ressource pour se soutenir dans les honneurs, ou de la Magistrature ou de la Guerre; mais lui, plus heureux ou plus intelligent, y fit une si grande fortune, qu'il devint même comparable aux Souverains par ses richesses,
&

& qu'il en fut toujours recherché & considéré, à cause du grand crédit qu'il conserva toute sa vie dans les affaires d'Italie.

Un troisième exemple est celui des Marchands de St. Malo, qui, outrés avec tous leurs Compatriotes de la demande que le Congrès de Gertruydenberg faisoit à Louis XIV, d'employer ses Troupes pour forcer son petit-fils Philippe V, à abandonner l'Espagne, réunirent les profits qu'ils venoient de faire dans le Commerce des Colonies Espagnoles en Amérique, & apportèrent trente-deux millions en or au pied du Trône, lorsque les Finances étoient épuisées par une longue suite d'evènemens malheureux.

Les Malouins.

D. Le Commerce doit-il être regardé comme une profession honorable?

Le Commerce est une profession honorable.

R. Un homme d'esprit (*a*) répond solidement à cette question, en disant, que *le Bien public doit être la règle de notre estime, comme il est le fondement de la véritable Noblesse.* „ L'unique chose, dit-il ailleurs, qui soit honteuse, c'est, de „ tomber dans la misère, faute de „ vouloir saisir à tems les secours qui se „ présentent. Mais c'est trop peu relever „ le Commerce en gros que de dire qu'il „ n'a rien d'illégitime ni de deshonorant „ pour un Gentilhomme. J'ôse dire qu'il „ y trouve les moyens les plus sûrs pour „ illustrer ses cadets, ou pour ramener au „ grand jour un beau nom que la misère a „ obscurci...... Qu'on jette les yeux sur „ le Château de St. Gobin (*b*), j'adis masure

(*a*) Mr. l'Abbé Pluche.

(*b*) Manufactures de Glaces coulées & de Glaces soufflées, entre Laon, la Fere, & Chauny.

„ ſure affreuſe, Gentilhomière à demi-ruinée. Il occupe à préſent dans ſa ſeule „ enceinte plus de cinq cens Ouvriers, & „ fait ſubſiſter au-dehors cinq cens Famil- „ les des environs, dont il met en œuvre „ les bras & les denrées. Je ne parle „ point de l'argent que cette Manufacture „ attire de l'Etranger". La ſeule Manufacture d'Abbeville de Mrs. van Robais occupe plus de deux mille cinq cens Citoyens dans une enceinte de mille pieds quarrés, & fait part de ſon abondance à tous les environs.

Or on demande, ſi un Gentilhomme fera moins de bien & d'honneur à ſa Patrie, en faiſant marcher en bon ordre une Armée d'Ouvriers, & en perfectionnant par ſes obſervations une machine deſirée, ou une étoffe équivalente au produit des meilleures terres, que s'il avoit défendu un poſte à la guerre, ou raſſemblé les débris d'une Compagnie miſe en deſordre. Mettez, d'une part, la baſſeſſe des vues d'un Cadet pauvre & chargé du gouvernement d'un baſſe-cour, ou la ſcélérateſſe d'un Chevalier d'induſtrie, qui emprunte à toutes mains, ou eſcamotte pour vivre. Voyez, d'une autre part, la fineſſe, l'élevation, & l'aiſance d'un Gentilhomme, qui dans ſon cabinet ſe rend compte à lui-même des produits d'une entrepriſe heureuſe. Il ne paroit au-dehors que dans la bienſéance qui convient à ſon nom. Chacun lui fait la cour: il fait vivre, & met à l'abri de la miſère tout ce qui eſt ſous ſa protection. Qui eſt celui d'entre eux qui a dégénéré? On doit ſoutenir que le Gentilhomme qui ſe ruine par le jeu ou par la

dé-

débauche, est celui qui déroge; mais que la noblesse d'un gros Manufacturier est vraiment digne des respects du Public. C'est de cette manière que des Cadets de famille, loin d'être la croix de leurs aînés, pourroient les aider à se soutenir dans le service, être le suport de leurs sœurs, & introduire dans une maison, souvent abîmée de dettes, les secours & l'éclat des richesses le plus légitimement aquises (a).

Exemples tirés de l'Antiquité.

L'Antiquité nous fournit d'illustres témoignages en faveur de ceux qui faisoient le Commerce. Solon, ce grand Législateur d'Athènes, qui étoit d'une des plus nobles Maisons de cette florissante République, pour rétablir les desordres causés dans la fortune de sa Famille par les trop grandes libéralités de son père, aima mieux faire le Commerce, que de recevoir de l'argent des personnes riches qui lui en offroient, & qui lui promettoient de ne l'en jamais laisser manquer. „ Or en ce „ tems-là, dit *Plutarque après Hésiode*, „ il n'y avoit ni travail des mains qui fût „ honteux, ni art, ni métier, qui mît de „ la différence entre les hommes. La „ Marchandise sur-tout étoit honorable, „ parce qu'elle ouvre le Commerce avec „ les Nations barbares, qu'elle donne le „ moyen de faire amitié & alliance avec „ les Rois, & qu'elle instruit d'une infini-

„ té

(a) Le Président Montesquieu prétend que s'il y avoit en France des Loix qui engageassent la Noblesse à faire le Commerce, ce seroit le moyen de la détruire sans aucune utilité pour le Commerce. Voyez les raisons qu'il en donne dans *L'Esprit des Loix*, Liv. XX, Chap. XX.

„ té de choſes, qu'on ignoreroit ſans elle.
„ Il y a eu même des Marchands, qui
„ ont fondé de grandes Villes, comme
„ Protus qui fonda Marſeille, après avoir
„ aquis l'amitié & l'eſtime des Gaulois qui
„ habitent le long du Rhône. On dit
„ auſſi que le ſage Thalès & Hippocrates
„ le Mathématicien, ſe mêlèrent de Mar-
„ chandiſe, & que Platon ne fournit aux
„ fraix de ſon voyage d'Egypte, que par
„ le moyen de l'huile qu'il y vendit.

Caton le Cenſeur, cet homme ſi auſtère & ſi délicat dans la Vertu & dans l'Honneur, ne dédaigna pas d'aquerir du bien par le Commerce.

Ce qui prouve que le Commerce n'avoit rien de bas chez les Romains, c'eſt que l'Empereur Pertinax l'exerça pendant la plus grande partie de ſa vie, & même depuis qu'il fut Empereur.

Caracalla, dans le cruel maſſacre qu'il fit faire à Alexandrie, eut de grands égards pour le Corps des Marchands, qui y étoit très conſidérable; dans les ordres qu'il donna pour en faire ſortir les Etrangers, il en excepta les Marchands, & les y laiſſa en liberté.

Alexandre Sevère, dans la vue de faire fleurir le Commerce à Rome, & d'y attirer les Marchands, leur accorda de grandes immunités.

Le Commerce maritime étoit ſi honorable chez les Anciens, que les Empereurs lui accordoient une protection particulière. Ils honoroient les Villes, qui s'étoient ſignalées dans le Commerce, ou dans la conſtruction des Vaiſſeaux, ou qui étoient célèbres par quelque Port conſidérable. Ces

Villes

Villes faisoient marquer leurs Médailles d'un Vaisseau, ou seulement d'une Proue, ou d'un Neptune avec son Trident, ou d'un Dauphin. Telles étoient les Médailles de Tyr, de Sidon, de Bizance, de Leucate, de Chélidoine, de Syracuse, &c.

Chez les Gaulois le Commerce n'étoit pas regardé comme dérogeant à la Noblesse; il en étoit l'origine & l'appui. Ils ne faisoient point de différence sur le fait de la Navigation & du Commerce; les Nobles comme les Roturiers commerçoient également. Les Commerçans, bien loin d'être exclus des charges & des emplois, en étoient, au contraire, revêtus comme plus habiles & plus expérimentés que les autres. Car le Commerce & la Navigation, qui enrichissoient les Particuliers, les rendoient aussi plus capables que les autres de la conduite des affaires, & par conséquent des emplois & des charges.

Division du Commerce.

D. Comment divise-t-on le Commerce?

R. On peut le diviser, sur le pied qu'il est présentement, en Commerce de terre, & en Commerce de mer; en Commerce de proche en proche, & en Commerce par des voyages de long cours; en Commerce intérieur, & en Commerce extérieur; en Commerce en gros, & en Commerce en détail.

Commerce de terre.

D. Expliquez-moi, je vous prie, ce que c'est que ces différentes sortes de Commerce.

R. Le Commerce de terre est celui qui se fait de Royaume en Royaume, de Province en Province de Ville en Ville, par la voie des Voitures roulantes, ou sur le dos des Che-

vaux, des Mulets, des Chameaux, ou par le moyen des Barques & des Bateaux, sur les Rivières, Lacs, Etangs & Canaux. Dans les Païs du Nord, lorsque la terre est couverte de neige, les marchandises se voiturent sur des traînaux tirés par des Chevaux, ou par des Rennes.

Commerce de mer. Le Commerce de Mer est celui qui se fait dans toutes les parties du Monde, où l'on peut aborder par mer.

De proche en proche. Le Commerce de proche en proche se dit quelquefois du Commerce de terre, quand le Négoce qu'on fait n'oblige pas à de grands voyages pour le transport des marchandises. Mais on donne ordinairement ce nom au Commerce de mer qui se fait sur les Côtes du même Royaume, ou dans les Ports des Royaumes étrangers les plus voisins.

Par des voyages de long cours. Le Commerce par des Voyages de long cours semble comprendre tout le Commerce qui se fait par mer dans des Païs éloignés, tel qu'est le Commerce du Levant & celui du Nord. Cependant il ne s'entend guère que du Commerce où l'on est obligé de passer la Ligne.

Commerce intérieur. Le Commerce intérieur est celui que les Sujets d'un même Prince font entre eux, dans l'étendue seulement du même Etat dont ils sont Sujets.

Extérieur. Le Commerce extérieur renferme toutes les espèces de Commerce, ou prochains ou lointains, par terre, ou par mer, que les Sujets d'un même Etat font au-delà de sa frontière.

En gros. Le Commerce en gros est celui où l'on vend seulement les marchandises en caisses, en balles, ou du moins en pièces entières.

Il y a différentes classes de Commerce en gros.

Le Commerce en détail est celui où les marchandises se vendent dans les Boutiques, ou même dans les Magazins, à l'aune, à la livre, au boisseau, à la pinte. Il y a diverses sortes de Commerce en détail. En détail.

D. En combien de branches peut-on diviser le Commerce extérieur ou étranger? Branches du Commerce.

R. En cinq branches, qui sont, 1. Quand les denrées du Païs & ses Manufactures surpassent la consommation qu'on y en fait, en transporter une partie, & l'échanger contre les marchandises étrangères. 2. Vendre ses marchandises dans un Port étranger, & y charger d'autres marchandises, pour les vendre dans un autre Port; d'où il arrive que les profits en sont plus considérables, que si on transportoit directement ses marchandises en ce dernier Port. 3. Aporter chez soi les denrées ou les manufactures des Païs étrangers, quand elles sont à bas prix, & ensuite les vendre à plus haut prix chez d'autres Nations, ou quand le prix en est haussé. 4. Aporter chez soi les denrées des Païs étrangers, & les transporter toutes manufacturiées. 5. Fréter les Vaisseaux & les louer.

D. Quelle sorte de Commerce est ruineux à un Etat? Commerce ruineux pour un Etat.

R. C'est celui qui se fait en tirant de ses Voisins une infinité de marchandises, qui n'ont d'autre utilité que celle de satisfaire le luxe des meubles, des habits & des tables, parce qu'il peut épuiser l'Etat d'or & d'argent. Cependant ce Commerce peut

être utile au Particulier, qui fait un gain ſur ces ſortes de marchandiſes.

Commerce avantageux pour un Etat.

D. Quel eſt le Commerce le plus avantageux à un Etat?

R. On peut raporter à ce Commerce, tout ce qui augmente la culture & le produit des terres, tout ce qui favoriſe les bonnes Manufactures, tout ce qui en facilite le débit & le tranſport chez l'Etranger, & enfin tout ce qui peut augmenter la pêche, la navigation. Ce Commerce eſt digne de protection, parce que les choſes qu'il comprend ſont également *utiles* à l'Etat & aux Particuliers.

Le Commerce, par raport au bien de l'Etat, n'a que deux vues; la prémière d'enrichir l'Etat & le Particulier; la ſeconde, de décharger l'Etat du ſurperflu des denrées qu'il produit, & que les habitans fabriquent au-delà du néceſſaire, & de tirer de l'Etranger les choſes qui manquent, & qui ſont abſolument néceſſaires.

Moyens de connoître ſi le Commerce étranger eſt avantageux ou non.

D. Comment connoit-on ſi le Commerce étranger eſt avantageux ou contraire au bien de l'Etat?

R. Il y a deux moyens de le *connoître*. Le prémier eſt de compter exactement, pour quelle ſomme chaque année, l'une portant l'autre, on fait ſortir du Royaume, des marchandiſes crûes & fabriquées dans le Païs; & pour quelle autre ſomme on en tire chaque année du Païs étranger. Si, en balançant ces deux ſommes, on trouve qu'il ſorte toutes les années pour plus de marchandiſes du crû & de la fabrique du Païs, qu'il n'en eſt entré des Païs étrangers, alors on dit que le Commerce eſt bon &

& utile à l'Etat, parce que le débit que l'on fait des marchandises, excédant la valeur de celles que l'on reçoit de l'Etranger, cet excédant est toujours payé en argent. Si, au contraire, l'on tire de l'Etranger pour plus de marchandises, qu'on ne lui en fournit, on est indispensablement obligé de payer cette différence en argent; ce qui apauvrit l'Etat, & met hors de travail tous les Ouvriers que cet argent auroit pu employer.

Un second moyen de connoître la balance ou l'état du Commerce étranger, infiniment plus prompt & plus sûr, que celui d'examiner l'entrée & la sortie des marchandises, c'est celui du cours des Changes étrangers, lequel est, à ce que quelques-uns prétendent, le véritable Baromètre du Commerce. Le Change, par exemple, qui est au-dessus du pair, est avantageux aux François, & leur montre que le Commerce qu'ils font avec l'Etranger, leur est favorable, puisqu'il leur redoit. Le Change, au contraire, qui est au-dessous du pair, est desavantageux aux François, & leur apprend que leur Commerce leur est onéreux & à charge, puisqu'ils redoivent à l'Etranger. On peut donc établir:

1. Que la Nation qui redoit, a le desavantage du Commerce; & que celle, à laquelle il est dû, a l'avantage.

2. Que le Commerce avantageux attire nécessairement les matières d'or & d'argent dans l'Etat qui a l'avantage, ou auquel il est dû, & qu'elles sortent de l'Etat qui a le desavantage on qui redoit.

Il y a cependant des cas, qui peuvent aporter quelque exception à cette régle. Il

arrive de tems à autre des mouvemens extraordinaires dans les Changes. Ceux qui sont causés par un fait de Commerce, ne sont par ordinairement de durée, ni d'une sensibilité considérable aux Négocians : les choses se remettent promptement dans leur situation naturelle, & la balance panche tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Mais il n'en est pas de même, lorsque ces mouvemens sont occasionnés par des causes supérieures & indépendantes du Commerce, comme par une refonte de monnoie trop avantageuse au Roi, & par conséquent trop onéreuse à ses Sujets, par une Chambre de Justice, un *Visa*, &c. qui engagent les Peuples à remettre leurs fonds à l'Etranger, afin de sauver une partie de leur perte: alors, sans être débiteurs, le Change baisse tout d'un coup. Il en est de même, lorsqu'un Etat par politique se trouve obligé à payer de grosses sommes dans les Païs étrangers, sans qu'il ait reçu de compensation : alors ce mouvement est la perte du Change ; il est beaucoup plus sensible & de plus longue durée.

Le second moyen qui vient d'être proposé pour connoître la balance & l'état du Commerce qui se fait avec l'Etranger, met chaque jour le Législateur en état d'agir pour soutenir, ou pour conserver l'avantage, si on l'a, ou pour le rappeller, si on ne l'a pas. Celui qui résulte de l'examen de l'entrée & de la sortie des marchandises, n'a pas cet avantage : il ne peut se connoître que longtems après ; & alors il n'est plus tems d'agir, la perte est faite.

L'argent est le nerf du Commerce.

D. Sur quoi roulent les opérations du Commerce domestique ?

R. Elles

R. Elles roulent tout-à-fait sur l'argent. Plus on en a, plus on peut occuper de monde. Une somme limitée ne peut faire travailler qu'à proportion de sa valeur. Par conséquent, là où il n'y a pas suffisance d'argent, on ne doit pas s'attendre d'y voir jamais bien exécutées les Loix pour occuper les Pauvres & les Fainéans. A mesure de l'augmentation des espèces & de leur emploi, les richesses du Païs s'augmentent aussi. L'argent est employé, lorsqu'il produit quelque intérêt, & son emploi aporte du profit à la Nation, bien que peut-être l'entrepreneur y perde.

D. Comment se faisoit le Commerce avant l'usage de la Monnoie?

Commerce par troc & par contract.

R. Les biens se troquoient, ou l'on s'engageoit par contract, & les contracts étoient payables en biens ou en denrées.

Le Commerce qui se fait de cette manière, n'est ni aussi aisé, ni aussi commode, que celui qui se fait en argent; voici ses inconvéniens.

1. Celui qui desire échanger ses denrées, ne trouve pas toujours des personnes qui en aient besoin, ou lui-même n'a nulle occasion de demander celles que les autres peuvent lui donner en échange.

2. Il n'y a nulle certitude de la qualité des biens payables par contracts; car les biens de même espèce diffèrent souvent en valeur.

3. Il est impossible de proportionner au juste les différens degrés de valeur dans les denrées.

4. Dans cet état de troc & de contract, il n'y a que peu de Commerce & peu d'Artisans. Le Peuple ne subsiste que par le

Laboureur, & le Laboureur ne travaille la terre, qu'à proportion de ses néceffités, c'eft-à-dire, pour s'entretenir, pour ne pas manquer de femences, pour n'être pas furpris par les années de difette, & enfin pour pouvoir échanger quelque peu de fes denrées pour cette partie du néceffaire, que fes champs ne produifent pas. Tout le refte il le laiffe en friche & inculte, ou il le donne fous condition de vaffelage ou de corvée.

Le Commerce par échange fubfifte encore du côté du Nord, comme dans la Sibérie, & dans la Laponie Danoife & Mofcovite. On a vu même qu'à Archangel, les Commerçans François, Anglois & Hollandois, n'ont longtems porté que des marchandifes, pour lefquelles les Ruffes troquoient celles du crû de leur vafte Empire. Plufieurs Nations des Côtes de l'Afrique, prefque toutes celles de l'Amérique, & quelques-unes de l'Afie, ont confervé cette manière de donner ce qu'on a de trop, pour recevoir ce qu'on n'a point, ou ce qu'on n'a pas en affez grande abondance. Le grand Commerce des Libraires fe fait auffi en grande partie par échange, en donnant les Livres qu'ils ont de trop, pour fe procurer ceux qui leur manquent. Cette façon de commercer eft particulière à ce négoce; au-lieu que généralement les autres ne font point, ou peu fufceptibles de tels échanges.

Commerce en Papier.

D. Qu'eft-ce qu'on nomme le Commerce en Papier?

R. C'eft celui qui fe fait fans aucune efpèce d'or & d'argent, ou autre monnoie ayant cours; mais feulement avec des Billets,

lets, Lettres de Change, Souſcriptions, Ordonnances, Billets de Banque, Aſſignations, Actions de Compagnies, ou autres ſemblables bons Papiers (*a*), que le Débiteur cède à ſon Créancier, & que le Créancier conſent de recevoir volontairement & ſans perte, pour le payement de ce qui lui eſt dû. On a inventé les Lettres de Change d'un Païs ou d'une Place ſur une autre, pour éviter le tranſport embaraſſant des eſpèces.

D. Qu'eſt-ce que l'Agiotage? L'Agiotage.

R. C'eſt un Commerce illicite de Papier, qui conſiſte à acheter à moitié, & aux trois quarts de perte, quelquefois davantage, ces Papiers que les beſoins de l'Etat n'introduiſent que trop ſouvent; & de les redonner pour leur prix entier à ceux que la malheureuſe ſituation de leurs affaires, ou le ſeul libertinage, obligent d'avoir recours à ce moyen ruineux d'avoir de l'argent, afin de les retirer d'eux, encore à perte, ſous des noms empruntés.

D. De quels expédiens ſe ſert-on pour conſerver l'argent dans le Païs, & pour en augmenter la quantité? Moyens de conſerver & augmenter l'argent dans un Etat.

R. Ces expédiens ne ſont pas les mêmes par-tout. On en voit des très oppoſés ſouvent dans les mêmes Païs, & ſans qu'il y ait des raiſons apparentes pour de pareils changemens. Il y a des Païs où l'on a hauſſé

(*a*) Nous n'expliquons point ici ce que c'eſt que *Lettres de Change*, *Billets de Banque*, &c. parce qu'on en trouvera la définition dans le *Dictionaire de Commerce* qui ſuit ce Chapitre. Nous nous bornons ici à ce qui peut donner une idée générale du Commerce.

haussé l'argent dans sa dénomination, pendant qu'on a fait tout le contraire en d'autres. Quelques-uns l'ont allié; & d'autres, qui avoient fait la même chose, l'ont rectifié. D'autres en ont défendu la sortie, & d'autres l'ont permise.

Avantages des Banques.

Ce qu'on a inventé de meilleur pour conserver l'argent dans le Païs, ce sont les Banques (*a*), nom qu'on donne à de certaines Societés, Villes, ou Communautés, qui se chargent de l'argent des Particuliers, pour le leur faire valoir à gros intérêt, ou pour le mettre en fureté.

Leur invention.

L'usage des Banques est fort ancien en Italie; mais quelques-uns en attribuent l'invention aux Suédois. La plupart de leurs espèces n'étant que de cuivre, ce qui les rendoit incommodes à cause de leur pésanteur & de leur grosseur, ils remédièrent à ces deux inconvéniens, en établissant une Banque, où l'on mettoit son argent en gage. On donnoit crédit au reçu qu'on en faisoit; & par-là le Commerce fut extrêmement facilité. Par ces mêmes raisons les Hollandois ont établi une Banque à Amsterdam. Quoique leurs espèces fussent en argent, leur Commerce étoit si étendu, qu'il leur étoit très incommode de faire leurs payemens, même dans cette matière. Les principales Banques de l'Europe sont celles de Venise, d'Amsterdam, de Hambourg, la Banque Royale de France, & celle d'Angleterre. C'est sur le modèle de ces Banques, au moins des trois prémières,

(*a*) Voyez ci-après le *Dictionaire de Commerce*, au mot *Banque*.

res, que la plupart des autres ont été formées.

La Banque de Venise, qu'on appelle *Banco del Giro*, est proprement un Bureau du dépôt public, ou une Caisse générale & perpétuelle pour tous les Marchands & Négocians. Elle a été établie par un Edit solemnel de la République. Par le moyen de cette Banque, la République, sans gêner la liberté du Commerce, & sans payer aucun intérêt, se rend maitresse de 5 millions de Ducats, à quoi est fixé le fonds de la Banque; ce qui monte environ à 25 millions de Livres, monnoie de France, au cours de l'année 1740. Cela fait qu'elle n'est point obligée dans les pressantes nécessités, d'avoir recours à des impositions extraordinaires. La Banque se fermoit ci-devant quatre fois l'année, savoir, le 20 Mars, le 20 Juin, le 20 Septembre, & le 20 Décembre; & elle demeure fermée chaque fois l'espace de 20 jours. Pendant ce tems-là on ne laissoit pas de disposer sur la place du comptant & des parties de Banque, pour les écrire lors de son ouverture. Mais par un Decret ultérieur du Sénat du 20 Février 1738, il a été arrêté, 1. qu'elle se fermera le Samedi avant le Dimanche des Palmes, & se rouvrira le Lundi après l'Octave de Paques; 2. le 23. Juin au second Lundi de Juillet; 3. le 23 Septembre jusqu'au second Lundi d'Octobre; 4. le 23 Décembre jusqu'au second Lundi de Janvier. Il y a encore quelques clôtures extraordinaires. Banque de Venise.

La Banque d'Amsterdam fut établie le 31 Janvier 1609, à peu près sur le pied de celle de Venise. C'est proprement une Caisse per- Banque d'Amsterdam.

per-

perpétuelle pour les Négocians, dont on fait monter le fonds à environ 3000 tonnes d'or, évaluées à 100000 florins la tonne. Par son établissement il est ordonné que les payemens des Lettres de Change, & des marchandises en gros, ne pourront se faire qu'en argent de Banque, à moins que la somme ne soit au-dessous de 300 florins; & l'on ne peut aussi se faire écrire en Banque pour moins que cette somme, qu'en payant 6 sous, soit pour recevoir, soit pour payer, à la reserve néanmoins des Compagnies des Indes Orientales & Occidentales, qui sont exemtes de ce droit; de sorte que tant les Débiteurs, que les Créanciers, sont obligés, les uns, de porter leur argent à la Banque, & les autres, de le recevoir en Banque. Les payemens se font par un simple transport, ou assignations des uns aux autres. Pour avoir un compte ouvert en Banque, il faut payer 10 florins, une fois pour toutes. La Banque se ferme deux fois l'année, savoir, en Janvier ou Février, & en Juillet ou Aout; & demeure fermée 8, 10, ou 15 jours, pendant lesquels on travaille à faire la balance, ou bilan. Elle se ferme encore aux fêtes de Paques, de l'Ascension, de Noël, & lorsqu'il y a des jeûnes. On la ferme aussi environ le 22 Septembre, que commence la Foire ou *Kermis*.

Banque de Hambourg. La Banque de Hambourg a été établie en 1619. Son capital est assez considérable, mais on ignore à combien il se monte, parce que les Teneurs de Livres font serment de garder le secret sur ce qui entre en Banque, & ce qui en sort. La fidelité & l'exactitude avec lesquelles toutes choses s'y passent, lui ont donné une grande réputation

tion par toute l'Europe, & particulierement dans le Nord. Il n'y a que les Bourgeois de la Ville, qui puissent avoir compte en Banque, & dont on y reçoive l'argent en dépôt, & sans intérêt; & c'est de ces Billets de Banque qu'ils payent leurs Lettres de Change, & même plusieurs sortes de marchandises, en faisant un virement de parties. La Banque se ferme tous les ans le dernier de Décembre, & demeure fermée jusqu'au 15 de Janvier suivant. Cette Banque reçoit aussi des gages, sur lesquels elle prête aux Particuliers les sommes dont ils ont besoin, moyennant un intérêt assez modique pour cent.

Banque Royale de France.

La Banque générale, établie à Paris en 1716, fut convertie en Banque Royale en 1718. Elle fut formée, dans plusieurs articles de sa police, sur le modèle de celles d'Amsterdam & de Venise, par le fameux Jean Law, Ecossois, qui y ajouta beaucoup de choses du sien, pour en rendre l'utilité plus grande, & pour assurer davantage l'intérêt des Particuliers & du Public. Law avoit d'abord proposé qu'on donnât à cette Banque le nom de Banque Royale, que le fonds en fût fait des deniers du Roi, & qu'elle fût administrée au nom de Sa Majesté & sous son autorité. Mais ce projet ayant été examiné, il fut résolu qu'on le mettroit à exécution, non sous le nom du Roi, & des deniers de Sa Majesté, mais sous celui de Law & de sa Compagnie, qui en feroient les fonds, & qui auroient soin de son administration.

Les Lettres Patentes, accordées pour l'érection de la Banque générale, sont du 2 Mai 1716, & furent enregistrées au Parle-

ment le 4 des mêmes mois & an. Le Roi accorda d'autres Lettres Patentes le 20 du même mois de Mai 1716, lesquelles furent enrégistrées au Parlement le 23 Juin de la même année. Lorsqu'on eût vu que cette Banque avoit un grand succès, tant à Paris, que dans les Provinces, & même au-dehors, le Roi résolut de la continuer sous le titre de Banque Royale, & d'en faire à l'avenir la régie en son nom, & sous son autorité. La Déclaration de Sa Majesté est du 4 Décembre 1718, & on en commença la régle en son nom le prémier Janvier, sous les ordres du Duc d'Orléans, Régent de France.

Banque Royale d'Angleterre.

La Banque Royale d'Angleterre fut établie sous Guillaume III, pour fournir, par prêt d'argent, aux besoins de l'Etat. Elle a les mêmes Officiers que l'Echiquier. Le Parlement en est garant; c'est lui qui lui assigne les fonds nécessaires pour les emprunts qu'elle fait pour l'Etat.

Si les Banques conviennent dans une Monarchie.

D. Les Banques conviennent-elles dans les Etats gouvernés par un seul?

R. Un Auteur moderne prétend que non; & la raison qu'il en donne, c'est que mettre des Banques dans ces Etats, c'est supposer l'argent d'un côté & de l'autre la puissance, c'est-à-dire, d'un côté la faculté de tout avoir sans aucun pouvoir, & de l'autre le pouvoir avec la faculté de rien dutout. Dans un Gouvernement pareil il n'y a jamais eu que le Prince qui ait eu, ou qui ait pu avoir un Trésor; & par-tout où il y en a un, dès qu'il est excessif, il devient d'abord le Trésor du Prince.

Exclusions en fait de Commerce.

D. Que doit-on penser des exclusions en fait de Commerce?

R.

R. On devroit établir pour maxime de n'exclure aucune Nation de son Commerce sans de grandes raisons. Les Japonois ne commercent qu'avec les Chinois & les Hollandois. Les Chinois gagnent mille pour cent sur le Sucre, & quelquefois autant sur les retours; ce qui n'arriveroit pas si les Japonois commerçoient avec d'autres Nations, puisque c'est la concurrence qui met un prix juste aux marchandises, & qui établit les vrais raports entre elles.

Si on ne doit vendre qu'à une seule Nation.

D. Un Etat doit-il s'assujettir à ne vendre ses marchandises qu'à une seule Nation, sous prétexte qu'elle les prendra toutes à un certain prix?

R. Ces conventions ne sont propres qu'à une Nation pauvre, qui veut bien perdre l'espérance de s'enrichir, pourvu qu'elle ait une subsistance assurée. Plusieurs Rois des Indes ont de pareils contracts pour les Epiceries avec les Hollandois.

Dans quels Etats les Ports francs conviennent.

D. Y a-t-il de l'avantage à établir des Ports francs?

R. Les Ports francs conviennent dans les Etats qui font le Commerce d'Economie, parce que, ce qu'ils perdent de Tributs par leur établissement, est compensé par ce qu'ils peuvent tirer de la richesse industrieuse de la République. Mais dans un Gouvernement monarchique, où le Commerce est fondé sur le Luxe, de pareils établissemens n'auroient d'autre effet que de soulager le Luxe du poids des impôts. On se priveroit de l'unique bien que ce Luxe peut procurer, & du seul frein qu'il puisse recevoir dans une pareille constitution.

S'il faut gêner le Négociant.

D. Doit-on gêner le Négociant dans son Commerce?

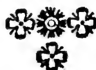
R.

R. L'Angleterre le gêne; & cela en faveur du Commerce. Elle défend de faire sortir ses Laines: les Vaisseaux de ses Colonies, qui commercent en Europe, doivent mouiller en Angleterre.

Nations à qui le Commerce est desavantageux.

D. Quelles sont les Nations à qui il est desavantageux de faire le Commerce?

R. Ce sont celles qui envoient toujours moins de marchandises ou de denrées qu'elles n'en reçoivent. La Pologne peut servir ici d'exemple. Excepté le bled de ses terres, elle n'a presque aucune des choses, que l'on peut appeller les effets mobiliers de l'Univers, comme l'argent, les billets, les Lettres de change, les Actions sur les Compagnies, les Vaisseaux, &c. Quelques Seigneurs possèdent des Provinces entières; ils pressent le Laboureur pour avoir une plus grande quantité de bled qu'ils puissent envoyer aux Etrangers, & se procurer les choses que demande leur luxe. Si la Pologne ne commerçoit avec aucune Nation, ses Peuples seroient plus heureux, parce que les Grands, qui n'auroient que leur bled, le donneroient à leurs Païsans pour vivre.



CHA-



CHAPITRE XXIV.

DICTIONAIRE

De Commerce.

A.

A. *L'A* initial mis ſeul, après avoir parlé d'une Lettre de Change, ſingnifie *Accepté.* A. S. P. *Accepté ſous proteſt.* Pluſieurs Marchands cottent leurs Livres de Compte, A. B. C. &c, pour déſigner No.1,2,3.

Aam, ou *Haam*, eſt de 4 Ankers, l'Anker de 2 Stakans, ou de 32 Mingles, & la Mingle d'une Pinte & environ $\frac{1}{6}$ meſure de Paris. Six Aams font un Tonneau de 4 Bariques de Bourdeaux.

Abandon. Faire abandon, c'eſt l'action & l'acte que fait à ſes Aſſeſſeurs, un Marchand qui s'eſt fait aſſurer ſur un Navire, ou ſur des Marchandiſes, lorſqu'il reçoit avis de leur priſe, ou de leur perte.

Abandonnement. Voyez *Ceſſion.*

Abaſſi, ou *Abbaaſies*, monnoie d'argent de Perſe.

Aboucboucbou, ſorte de Drap de Laine de France.

Abra, monnoye d'argent de Pologne, qui vaut 24 à 25 ſous de France.

Accaparement, achat de marchandiſes, défendu par les Ordonnances.

Accaparer eſt enlever toute une certaine ſorte

sorte de marchandises pour la vendre plus cher, en la rendant plus rare.

Acceptant, ou *Accepteur*, est celui qui signe une Lettre de Change, & s'oblige d'en payer la valeur.

Acceptation. Faire l'Acceptation d'une Lettre de Change, c'est la signer, & se rendre le débiteur de la somme qui y est contenue.

Accepter. Voyez *Acceptation.*

Accise, droit qui se paye en Hollande sur certaines denrées & marchandises.

Accord. Voyez *Contract.*

Achalander, c'est attirer les Marchands, accréditer une Boutique.

Achalandé. Un Marchand achalandé est celui qui fait un grand débit.

Achat est le traité par lequel on convient du prix d'une chose, que l'on paye comptant ou que l'on prend à crédit. Achat se prend aussi pour la chose achetée. Le Livre d'Achat est celui dont les Marchands se servent pour écrire ce qu'ils achètent.

Acquit, Quittance, ou Billet imprimé sur du papier timbré.

Action, droit qu'on a de poursuivre quelque demande ou prétention en justice. Action signifie quelquefois les effets mobiliaires.

Action redhibitoire est celle par laquelle l'Acheteur peut obliger son Vendeur à reprendre des marchandises défectueuses.

Action de Compagnie est une partie d'intérêt, dont plusieurs jointes ensemble composent le fonds capital d'une Compagnie de Commerce.

Action s'entend aussi des Obligations, Contracts & Reconnoissances que les Directeurs

teurs des Compagnies de Commerce délivrent à ceux qui ont porté leurs deniers à la caiſſe, & qui s'y ſont intéreſſés. Nourrir une Action, c'eſt payer exactement à ſon échéance les ſommes pour leſquelles on a fait ſa ſoumiſſion à la Caiſſe de la Compagnie. Fondre des Actions, c'eſt les vendre.

Actionaire, ou *Actioniſte* eſt celui qui a des Actions dans une Compagnie de Commerce. La part qui revient à chaque Actionaire dans les profits d'une Compagnie, ſe nomme *Divident*, *Dividende*, ou *Répartition*.

Addition, règle d'Arithmétique, par laquelle on connoit le produit de pluſieurs ſommes miſes enſemble.

Adirer, ou *adhirer*, c'eſt égarer, perdre. J'ai adiré une Obligation. Cette Lettre de Change eſt adirée.

Adminiſtration. Les Eſpagnols nomment ainſi le Magaſin d'Entrepôt établi à Callao.

Adreſſe, ſuſcription que l'on met ſur le dos d'une Lettre.

Adreſſer, c'eſt envoyer des marchandiſes en quelque lieu, ou à quelque perſonne.

Aem, *Am*, ou *Ame*, ſorte de meſure pour les liqueurs, en uſage preſque par toute l'Allemagne.

Affaire. Ce terme, qui a diverſes ſignifications, ſe prend pour Marché, Achat, Traité, &c.

Affermer, c'eſt donner ou prendre à ferme quelque terre, ou quelques droits, pour un certain tems, & moyennant un certain prix.

Affiche, Placard attaché en lieu public pour rendre une choſe notoire à tout le monde. L'uſage des Affiches eſt très commun dans le Commerce.

Affré-

Affréter eſt prendre un Vaiſſeau àl ouage.

Affreteur. Voyez *Affréter.*

Agenda, Tablette, Livret, ſur lequel les Marchands écrivent ce qu'ils doivent faire. C'eſt auſſi un petit Almanach de poche, que beaucoup de Marchands portent ſur eux, pour s'aſſurer des dates & des jours, dont ils ont beſoin pour leurs dépêches.

Agent eſt celui qui eſt commis pour faire les affaires d'autrui.

Agent de Banque & de Change eſt une perſonne publique qui s'entremet entre les Marchands, Banquiers, pour faciliter le commerce d'argent, & la négociation des Lettres & Billets de Change.

Agio eſt un mot Italien, qui ſignifie Aide. Il exprime le Change, ou la différence qui ſe rencontre entre l'argent ou monnoye de banque, & l'argent courant, ou monnoye courante & de caiſſe. C'eſt auſſi le Change d'une ſomme négociée.

Agiotage ſignifie ordinairement un Commerce illicite & uſuraire.

Agioter eſt faire valoir ſon argent à gros intérêt.

Agioteur. On regarde les Agioteurs comme des Uſuriers de profeſſion. Voyez *Agioter.*

Agréage ſe dit à Bourdeaux pour *Courtage.*

Agréer, trouver bon, approuver.

Alloi, titre ou bonté intérieure que doivent avoir les Monnoyes, ou les ouvrages d'or & d'argent.

Almanach. Voyez *Agenda.*

Alphabet, *Table*, *Index*, ou *Répertoir du grand Livre*, eſt une eſpèce de Regiſtre des

des Marchands, composé de 24 feuillets cottés & marqués chacun en gros caractères d'une des lettres de l'Alphabet, en commençant par A, & finissent par Z. Cet Alphabet, où sont écrits les noms de ceux avec lesquels on est en compte ouvert, & les folio du grand Livre, où ces comptes sont débités & crédités, sert à trouver facilement les endroits du grand Livre dont on a besoin.

Ami signifie, en fait de négoce, un Correspondant, avec qui on est en commerce d'affaire. Dans les Polices d'Assurance, lorsqu'on ne veut pas y paroître sous son nom, il suffit que le Correspondant déclare qu'il assure pour compte d'Ami.

Amodier, ou *admodier*, est affermer une terre en grain, ou en argent.

Amodiateur, celui qui prend une terre à ferme.

Amphora, grande mesure dont on se sert à Venise pour les liquides.

Apostille, annotation, renvoi qu'on fait à la marge d'un Ecrit, pour y ajouter quelque chose qui manque dans le texte. Ce mot signifie, en matière d'arbitrage, un Ecrit succinct que des Arbitres mettent à la marge d'un Mémoire, ou d'un Compte, à côté des articles qui sont en dispute.

Apparonné, terme de Jaugeage. On appelle à Bourdeaux une Barique jaugée & apparonnée, celle qui a été jaugée & marquée par les Officiers Jaugeurs.

Appert. Il appert signifie, il paroit. Les Négocians s'en servent dans la tenue de leurs Livres.

Appiétrir. On dit qu'une marchandise s'appiétrit, lorsque sa bonté, ou sa valeur diminue.

Ap-

Appoint, ou *Apoint*, terme de Banque, est une somme qui fait le montant d'un Compte, que l'on tire. Appoint signifie aussi la même chose que *Passe*.

Appointer, c'est donner des appointemens, ou des gages à quelqu'un.

Apportage, peine & salaire de celui qui apporte quelque fardeau.

Appréciateur est celui qui met le prix aux choses. Il y a des marchandises qui sont estimées & mises à prix par des Experts & Appréciateurs.

Appréciation, estimation faite par Experts de quelque chose.

Apprentif, ou *Apprenti*, jeune garçon qu'on met, & qu'on oblige chez un Marchand, pour un certain tems, afin d'apprendre le Commerce.

Appurer un Compte, c'est le faire clore, en payer le reliquat.

Arbitrage, jurisdiction qu'on choisit volontairement, & qui s'exerce en vertu d'un pouvoir qui est donné par les parties. Il se dit aussi de la discussion & du jugement d'une affaire. Ces Marchands se sont mis en arbitrage.

Arbitrage, en matière de Change, veut dire une combinaison ou assemblage, que l'on fait de plusieurs Changes, pour connoître quelle place est plus avantageuse pour tirer & remettre.

Arbitral se dit d'un Jugement ou d'une Sentence prononcée par des Arbitres. Ce Négociant a été condamné par un Jugement arbitral, par une Sentence arbitrale.

Arbitre, Juge nommé par le Magistrat, ou choisi volontairement par les Parties, auquel elles donnent pouvoir de juger de leur différend. *Ar-*

Arbitrer, liquider, eſtimer une choſe en gros.

Argent naturel eſt celui que l'on retire pur & net de la terre. *Argent brut*, c'eſt celui qui ſe trouve mêlé avec des métaux & des minéraux, & qui a beſoin d'être purifié. Lorſqu'on fond l'argent, on y ajoute environ une cinquième partie de cuivre, ce qui s'appelle *Alliage*. On donne ſouvent le nom d'*Argent* à tout métail monnoié.

Argent blanc, c'eſt la bonne monnoie, comme les écus, &c.

Argent de permiſſion, qu'on nomme en quelques endroits *Argent de Change*, diffère de l'Argent courant: les 100 florins de permiſſion y valent 116¼ florins courans. Il en eſt de même des livres de gros.

Argent de banque eſt l'argent qu'on met en dépôt dans les tréſors publics qu'on nomme des Banques. Cet argent eſt toujours plus cher dans le négoce que l'argent courant.

Argent à retour de voyage. Prendre de l'argent à retour de voyage, c'eſt prendre de l'argent à tant pour cent pour faire le chargement d'un Vaiſſeau, à condition de ne payer l'intérêt ou principal, qu'au retour du Bâtiment.

Argent trait, ou *Fil d'Argent*, eſt de l'argent qu'on a tiré à travers les trous d'une filière, & qu'on a réduit à n'être pas plus gros qu'un cheveu.

Argent en lame eſt de l'Argent trait, applati entre deux rouleaux, pour le diſpoſer à être filé ſur la ſoie, ou pour être employé tout plat dans les broderies, dentelles, étoffes, &c. On le nomme auſſi *Argent battu*.

Ar-

Argent battu. Voyez *Argent en lame.*

Argent filé, qu'on appelle ordinairement du *filé d'argent*, eſt de l'Argent en lame, dont on a couvert un long brin de ſoie, en le tortillant deſſus par le moyen d'un rouet. Il y a de l'Argent filé fin, & de l'Argent filé faux.

Argent battu, ou *Argent en feuille*, eſt celui que les Batteurs d'or ont réduit en feuilles très minces & très déliées, à l'uſage des Doreurs.

Argent en coquille eſt fait des rognures des feuilles, ou des feuilles même d'argent battu : on s'en ſert à peindre, & à argenter quelques ouvrages.

Argent fin, c'eſt de l'Argent à 12 deniers, qui eſt le plus haut degré de bonté où on le puiſſe pouſſer.

Argent fin fumé eſt de l'Argent fin, ſoit trait, ſoit filé, ſoit battu, & eſcaché, que l'on met longtems prendre couleur à la fumée, afin de le vendre pour de l'Argent fin doré.

Argent à la mode, c'eſt de l'*Argent fin fumé.*

Argent appellé *faux* eſt un lingot de cuivre rouge, couvert de feuilles d'Argent à pluſieurs fois, par le moyen du feu, à l'uſage des Tireurs d'or.

Argent bas, ou *bas Argent*, eſt de l'Argent au-deſſous du titre des Eſpèces, juſqu'à 6 deniers. Quand il eſt plus bas que 6 deniers on le nomme *Billon d'Argent.*

Argent tenant Or. Quand l'Or eſt au-deſſous de 17 carats, & qu'il eſt allié ſur le blanc, il perd ſon nom & ſa qualité d'Or, & n'eſt plus qu'Argent tenant Or.

Argent de cendrée eſt cette poudre d'Argent,

gent, qui se trouve attachée aux plaques de cuivre, qu'on a mises dans l'Eau forte, qui a servi à l'affinage de l'Or, après qu'elle a été mêlée d'une certaine portion d'eau de fontaine. L'Argent de cendrée est estimé à 12 deniers, qui est le titre de l'Argent le plus fin.

Argent en pâte est de l'Argent prêt à fondre dans le creuset.

Argent en bain est de l'Argent entierement fondu dans le creuset.

Argent de coupelle est de l'Argent à 11 deniers 23 grains.

Argent vif. Voyez *Vif Argent.*

Argent à la Grosse. Voyez *Grosse.*

Argent verni, coloré, doré, est, en termes de Peintres & de Doreurs, un ouvrage argenté, auquel, par le moyen d'un vernis, on donne la couleur & l'éclat du véritable or.

Arithmétique, Science des Nombres, qui enseigne à supputer, compter, calculer, avec justesse & facilité, & par laquelle on peut connoître sûrement la valeur de toutes sortes de sommes proposées.

Arrérages, c'est le courant d'une rente annuelle, ou de quelque autre redevance. Ce mot se dit aussi des vieilles dettes.

Arrêt. Faire arrêt, c'est faire saisir des effets, ou les faire détenir par autorité de la Justice, jusqu'à ce que celui à qui ils appartiennent, ait payé celui qui les fait saisir ou détenir.

Arrêté d'un Compte, c'est l'Acte qu'on met au bas d'un Compte, par lequel, comparant ensemble le produit de la recette & de la dépense, on déclare laquelle des deux excède l'autre. *Arreté* se dit encore dans

les Societés de Marchands, des résolutions prises par les Associés ; à la pluralité des voix.

Arrêter un Compte, c'est après en avoir calculé les différens articles de recette & de dépense, en faire la balance, & déclarer au pied, par un Ecrit signé, lesquels des uns ou des autres sont les plus forts.

Arrêter un Mémoire, *des Parties*, c'est régler les prix des marchandises qui y sont contenues.

Arrêter signifie aussi conclurre, tomber d'accord avec ses Associés.

Arrhément, ou *Enarrhément*, convention que l'on fait pour l'achat de quelque marchandise, sur le prix de laquelle on paye quelque chose par avance.

Arrhes, *Arres*, ou *Erres*, gage qu'on donne pour assurance de l'exécution de quelque convention, ou marché qu'on a fait verbalement. Les Arrhes sont comme un gage que l'Acheteur donne au Vendeur.

Arrière-boutique, Magasin, ou Boutique de derrière d'un Marchand, où se mettent ordinairement les marchandises les plus précieuses.

Arrière-change, c'est l'intérêt des intérêts.

Arrieré. Un Marchand est arrieré, lorsqu'il ne paye pas régulierement ses Lettres de change, promesses, & autres dettes.

Arrierer un payement, c'est ne le pas payer à son échéance.

Arrivage est l'abord des marchandises dans un Port.

Article, petite partie, ou division d'un Compte, d'une Facture, &c. Il signifie aussi les clauses & conventions portées dans les Societés, les marchés, &c.

As-

Aspirant se dit particulierement des Aprentifs qui veulent devenir Maîtres dans les six Corps de Marchands de Paris.

Assiente, ou *Assiento*, signifie une Ferme. Mais on l'entend d'une Compagnie de Commerce, établie pour la fourniture des Négres dans les États du Roi d'Espagne en Amérique, particulierement à Buénos-Aires.

Assientiste, celui qui a part dans la Compagnie de l'Assiente. Voyez *Assiente.*

Assignation est un exploit de Sergent pour faire comparoître quelqu'un devant un Juge. C'est aussi une Ordonnance, mandement, pour faire payer une dette sur un certain fonds, dans un certain tems, par certaines personnes. Quand une fois on a accepté une Assignation, on se rend le Débiteur de celui à qui elle a été donnée.

Association est une Traité de Societé entre des Marchands, pour se mettre en état de faire un commerce plus considérable.

Associé est celui qui est d'une Societé.

Assortiment se dit de plusieurs marchandises, qu'il faut acheter pour faire le fonds d'une Boutique, ou d'un Magasin.

Assorti est celui qui est bien fourni de toutes sortes de marchandises.

Assurance, ou *Police d'Assurance*, est un Contrat par lequel un Particulier, qu'on appelle *Assureur*, se charge des risques d'une négociation maritime, moyennant une certaine somme plus ou moins forte, selon le risque qu'il y a à courir. Cette somme s'appelle ordinairement *Prime*, ou *Coust d'Assurance.* Il y a des *Assurances secrettes* qui se font par correspondance chez les Etrangers.

Assuré. On dit : un tel Vaisseau est assuré, pour faire entendre que le Propriétaire l'a fait assurer.

Assureur est celui qui assure un Vaisseau. Voyez *Assurance*, & *Assuré.*

Atermoyer, c'est donner du terme, ou prolonger celui qui a déja été donné, & qui est échu.

Aval, souscription qu'on met sur une Lettre de Change, ou sur une promesse d'en fournir quelqu'une.

Avance, anticipation de tems. Payer un Billet d'avance, c'est en compter la valeur avant le tems de son échéance; ce qui se fait ordinairement en escomptant. Avance signifie aussi prêt d'argent.

Avancer, c'est faire les fraix d'une entreprise. C'est aussi prêter.

Avanie signifie dans le Levant les présens ou amendes que les Douaniers Turcs exigent des Marchands Chrétiens, ou qu'ils leur font payer injustement.

Avarie. Voyez ci-dessus le *Dictionaire de Marine.*

Aventure. Mettre de l'argent à la grosse Aventure, c'est le mettre à profit sur des Vaisseaux.

Aventurier. Un Vaisseau aventurier est un Vaisseau marchand, qui va trafiquer dans l'étendue de la Concession d'une Compagnie de Commerce, sans en avoir obtenu la permission. Les Anglois appellent encore Aventuriers ceux qui prennent des Actions dans les Compagnies formées pour l'établissement de leurs Colonies en Amérique.

Avis. Une Letttre d'Avis est une Lettre missive par laquelle un Marchand, ou un Ban-

Banquier, mande à son Correspondant qu'il a tiré sur lui une Lettre de Change, ou que son Débiteur a mal fait ses affaires, ou bien qu'il lui a fait un envoi de marchandises.

Aviser, avertir. Je vous avise qu'un tel Vaisseau est arrivé.

Aunage est le mesurage des Etoffes, Toiles, &c.

Aune. L'Aune de Paris contient 3 pieds, 7 pouces, 8 lignes, ou 524 lignes. L'Aune de Flandres contient 2 pieds, 1 pouce, $5\frac{1}{2}$ ligne. L'Aune de Brabant & d'Allemagne est semblable à celle de Flandres. L'Aune d'Amsterdam ou de Hollande contient, selon *Ricard*, 2 pieds, 1 pouce, 2 lignes; & selon *Savary* 1 pied, 11 lignes.

B.

B*Achelier*. Nom qu'on donne dans quelques-uns des six Corps des Marchands de Paris, aux Anciens, & à ceux qui ont passé par les Charges, & qui ont droit d'être appellés par les Maîtres & Gardes, pour les assister dans quelques-unes de leurs fonctions.

Balance, instrument très connu, avec lequel ou pese les marchandises qui se vendent au poids.

Balance se dit de la clôture de l'inventaire d'un Marchand, qui se fait en débit & crédit. Il met en débit, du côté de la gauche, l'argent qu'il a en caisse, ses dettes actives, ses effets, &c.; & en crédit, du côté de la droite, ses dettes passives, & ce qu'il doit payer en argent.

Balance, en terme de Teneur de Livres

à parties doubles, signifie l'état final, ou la solde du grand Livre, ou Livre de raison, ou d'un Compte particulier.

Balance signifie aussi la déclaration que font les Maîtres des Vaisseaux, des effets & marchandises dont ils sont chargés.

Balle se dit des marchandises envelopées ou empaquetées dans de la toile.

Ballin signifie en Guyenne, ce qu'on appelle ailleurs *Emballage*.

Ballot, petite Balle ou paquet de marchandises. On le dit aussi quelquefois des grosses Balles.

Banque, commerce d'argent, qu'on fait remettre de place en place, par le moyen des Lettres de change.

Banque se dit aussi du Lieu public où les Banquiers s'assemblent pour exercer leur trafic. On nomme ce Lieu différemment. A Paris, c'est la place du Change; à Lyon, le Change; à Londres, à Amsterdam, à Rouen, la Bourse; à Marseille, la Loge, &c.

Banque marque encore certaines Sociétés, Villes, ou Communautés, qui se chargent de l'argent des Particuliers, pour le leur faire valoir à gros intérêt, ou pour le mettre en sureté. Les plus considérables de ces Banques sont celles de Venise, d'Amsterdam, de Hambourg, d'Angleterre, & la Banque Royale de France.

Banqueroute, fuite, faillite, abandonnement de biens, que fait un Banquier, un Marchand. On met entre la Banqueroute & la Faillite, cette différence, que la Banqueroute est volontaire & frauduleuse; & qu'au contraire, la Faillite est contrainte & nécessaire, & toujours causée par quelque

que accident. Quand un Marchand disparoit, sans une raison légitime, & qu'on ne le voit plus à la Bourse, cela se nomme Faillite de présence & de crédit.

Banqueroutier. Voyez *Banqueroute*.

Banquier, celui qui fait la Banque, c'est-à-dire, qui trafique en argent; qui fait des traites & remises d'argent; qui donne des Lettres de Change, pour faire tenir de place en place. C'est proprement un Marchand d'argent.

Baratterie, malversation, tromperie.

Barguigner, marchander quelque chose sou à sou.

Baril, vaisseau qui sert à renfermer diverses sortes de marchandises. Il se dit aussi des marchandises mêmes qui y sont contenues.

Barique, Tonneau qui sert à mettre diverses sortes de marchandises, particuliement du Vin & de l'Eau de vie.

Barrer les articles d'un Livre, c'est les effacer.

Bassin. On appelle à Amsterdam *Vente au Bassin*, les Ventes publiques qui se font par autorité de Justice, & où préside un Officier, qu'on nomme *Vendu-meester*, ou *Maître de la Vente*. On nomme cette Vente *au Bassin*, parce qu'avant de délivrer les lots au plus offrant, on frape ordinairement sur un Bassin de cuivre, pour avertir qu'on va ajuger.

Bénefice, terme fort en usage parmi les Marchands, signifie avantage, gain, profit.

Bilan, Livre dont les Marchands se servent pour écrire leurs dettes actives & passives, c'est-à-dire, ce qui leur est dû & ce qu'il doivent. C'est aussi la solde du grand

Livre, ou d'un Compte particulier, ou de la clôture d'un inventaire.

Billet, Ecrit fait sous signature privée, par lequel une personne s'oblige envers une autre, à faire quelque payement dans un certain tems, moyennant une certaine valeur reçue. Les Marchands se servent de plusieurs sortes de Billets.

Billetter, c'est attacher des étiquettes, mettre des Billets aux étoffes.

Billon se dit de toute matière d'or & d'argent, alliée ou mêlée d'une portion de cuivre plus forte, que celle qui est réglée par les Ordonnances.

Billonner se prend en bonne part, quand il signifie recueillir les espèces décriées & envoyées au billon; mais ordinairement il se prend en mauvaise part, & veut dire négocier, trafiquer de monnoie de billon, mettre de mauvaises espèces en place des bonnes.

Billonneur, celui qui se mêle de billonner. Voyez *billonner*.

Bordereau, Mémoire, ou note des espèces ou monnoies, qu'on donne en payement, ou qu'on reçoit, ou qu'on a dans sa caisse. On appelle *Bordereau de Compte*, l'Extrait d'un Compte, dans lequel on comprend toutes les sommes tirées hors des lignes, soit de la recette, soin de la dépense, afin de connoître le total de l'une & de l'autre, pour savoir s'il est dû par le Comptable, ou si on lui doit. C'est aussi un petit Livret, où les Commis, Garçons, & Porteurs d'argent des Marchands, qui vont à la recette par la Ville, portent dans leurs poches, & sur lequel ils écrivent ce qu'ils ont reçu.

Bour-

Bourse. On appelle Bourse des Marchands, des Juridictions établies dans plusieurs Villes de Commerce, pour connoître en prémière instance des différends qui arrivent entre des Marchands pour fait de Commerce. Bourse se dit aussi de l'argent, ou du bien de quelqu'un.

Bourse commune est une Societé qui se fait entre des personnes, de même profession ou négoce, pour partager par égales portions, les profits, & supporter de même les pertes. Ce mot s'entend aussi de ce qui provient des droits de réception dans les Corps des Marchands, ce qui compose un fond qui ne s'emploie que pour les besoins & les affaires communes. Voyez *Banque.*

Boursiller, contribuer chacun de quelque somme pour achever un payement.

Boutique, Lieu où les Marchands exposent leurs marchandises en vente. Ce mot se dit aussi du fond d'un Marchand. Il a laissé sa Boutique à son Associé.

Boutiquier se dit des Marchands qui vendent en Boutique.

Bref état de Compte est un Compte en abregé.

Brocanter signifie acheter, revendre, ou troquer des Tableaux, des Cabinets, des Bronzes, & autres semblables marchandises, meubles, ou curiosités.

Brocanteur est celui qui se mêle de brocanter. Voyez *Brocanter.*

Bulletin, ou *Bultin*, Billet pour servir de Certificat, qu'on a payé les droits d'entrée & de sortie.

Bureau se dit du Lieu où les Marchands s'assemblent pour traiter d'affaire. C'est aussi un endroit établi pour la vente & le débit

débit de certaines marchandises de Manufacture particulière. C'est aussi une grande Table sur laquelle les Marchands mettent leurs Livres & Papiers. Ce mot se dit encore des lieux destinés pour la perception des droits établis sur les marchandises, pour l'entrée & la sortie du Royaume.

C.

C*Abaliste*, terme en usage dans le Languedoc, signifie un Marchand, qui ne fait pas le Commerce sous son nom, mais qui est intéressé dans le Négoce d'un Marchand en chef.

Caisse. On appelle *Livre de Caisse*, une sorte de Livre qui contient, en débit & crédit, tout ce qui entre dans la Caisse ou Cofre fort, & tout ce qui en sort. Caisse se dit aussi de tout l'argent qu'un Marchand peut avoir à sa disposition pour négocier.

Caissier, celui qui tient la Caisse, qui garde l'argent, qui est chargé de recevoir & de payer.

Caisson, petite Caisse, dans laquelle on envoie des marchandises.

Calcul, supputation de plusieurs sommes.

Calculer, compter, supputer.

Canastre, espèce de Manequin ou Panier, fait exprès pour le transport de plusieurs sortes de marchandises. Il y en a de deux sortes, l'une pour le Thé, & l'autre pour le Sucre.

Canne, mesure de longueur, dont on se sert à mesurer les Draps, les Toiles, &c. Canne se dit aussi de la chose mesurée. Une Canne de Drap.

Canner, c'est mesurer les étofes.

Caphar, Droit que les Turcs font payer aux Marchands Chrétiens.

Capital se dit du fonds que chaque Marchand apporte dans une Societé, au moment qu'elle se commence. C'est aussi la somme d'argent qu'un Marchand met d'abord dans son Commerce particulier.

Caque, ou *Baril*, est un petit Tonneau, dans lequel on enferme les Harengs.

Carat, ou *Karat*, nom du poids qui exprime la bonté, ou le titre de l'or.

Caravane. Ce terme, qui est d'usage en Orient, signifie particulierement une troupe de Marchands, qui pour se secourir les uns les autres, marchent ensemble pour traverser les deserts, ou autres lieux dangereux infestés d'Arabes ou de Voleurs.

Caravensera, lieu destiné pour loger & recevoir les Caravannes.

Cargadors, Courtiers qui ne se mêlent que de chercher du fret pour les Navires qui sont en chargement.

Carnet, Livre pour connoitre d'un coup d'œil les tems des échéances des Dettes actives & passives. C'est un des Livres auxiliaires, ou d'aide.

Cauris, petites Coquilles, qui servent de menue monnoie en plusieurs endroits des Indes Orientales.

Caution, assurance qu'on prend, ou qu'on donne pour quelque chose. C'est aussi celui qui s'oblige de payer pour un autre.

Caution Bourgeoise est un Répondant, qui est établi, qui a des biens apparens dans un lieu.

Caution Banale est un malheureux, qui, n'ayant rien à perdre, est toujours prêt à cautionner telles personnes qui se présentent.

Cautionnement, action de celui qui cautionne, ou l'Acte qu'il en dresse.

Cautionner, c'est se rendre caution, répondre pour quelqu'un.

Cédant, celui qui cede, qui transporte quelque somme, quelque droit.

Céder. Voyez *Cédant*.

Cédule, parmi les Marchands, signifie souvent le morceau de papier sur lequel ils écrivent leurs Promesses, Lettres de Change, &c.

Censal, dans les Echelles du Levant, signifie la même chose que Courtier.

Censerie exprime quelquefois la profession du Censal, & quelquefois le droit qui lui est dû. Voyez *Censal*.

Certificateur est celui qui se rend Caution d'une Caution.

Certification, atteſtation qu'on donne en Justice de la solvabilité d'une Caution présentée, dont on veut bien répondre en son propre nom.

Certifier, c'est répondre d'une Caution, après avoir attesté de sa solvabilité.

Cession, abandonnement, délaissement, qu'un Négociant fait à ses Créanciers, de tous ses biens, pour éviter la contrainte par corps, qu'ils pourroient exercer contre lui.

Cessionnaire, celui qui accepte, & à qui l'on fait une cession, ou transport de quelque chose.

Chaland, celui qui a coutume d'acheter dans la boutique d'un Marchand. Il signifie quelquefois simplement un Acheteur.

Chalandise, concours de Chalands, qui vont acheter dans une même boutique.

Chambre de Commerce est une Assemblée de

de Marchands & Négocians, où il se traite des affaires du Commerce.

Chambre des Assurances est une Societé, ou Assemblée, de Marchands, Banquiers, &c. pour entreprendre le Commerce des Assurances.

Change, Convention par laquelle on troque, ou l'on donne une chose pour une autre. C'est aussi le prix qu'on donne en changeant des monnoies contre d'autres monnoies. Ce mot signifie encore le Commerce d'argent qui se fait d'un lieu en un autre, par le moyen des Lettres de Change. Il s'entend enfin du profit qu'un Banquier, ou un Négociant, prend sur une somme de deniers, qui lui est comptée, pour laquelle il tire une Lettre de Change, payable en quelque lieu, & par une autre personne, tant pour l'intérêt de son argent, que pour les salaires de sa négociation.

Change par arbitrage (le) consiste à remettre dans un païs, en faisant passer la remise par des païs intermédiaires.

Change se dit quelquefois de l'*Agio*, ou profit qu'on prend pour les avances qu'on fait dans le Commerce pour quelqu'un. C'est aussi le lieu où se fait précisément le Commerce du Change.

Charger son Journal, ses Livres, c'est, parmi les Marchands, y écrire chaque jour, tout ce qui se paye ou se reçoit journellement.

Ci, terme dont on se sert dans les Comptes & livres des Marchands, pour marquer qu'on tire en ligne, en chifres communs, la somme qu'on a mise tout au long dans un article, comme dans cet exemple: Payé

cent livres, ci...... L. 100.

Cofre fort. Voyez *Fort* (*Cofre*).

Collège des Marchands, Place publique où s'assemblent ordinairement les Marchands, pour traiter des affaires de leur commerce. Voyez *Bourse* & *Place du Change*. Les Hollandois nomment aussi Collèges les différentes Chambres de leur Amirauté.

Commerce, c'est l'Art du Marchand, qui consiste dans la méthode de négocier en gros ou en détail toutes sortes de marchandises. Le Commerce, sur le pied qu'il est présentement, se divise en Commerce de terre, & en Commerce de mer; en Commerce de proche en proche, & en Commerce par des voyages de long cours; en Commerce intérieur, & en Commerce extérieur; enfin, en Commerce en gros, & en Commerce en détail.

Commettant, c'est celui qui confie le soin de ses affaires à un autre.

Commis, celui à qui l'on commet ou confie quelque chose. Il y a plusieurs sortes de Commis. Les Commis des Marchands sont ceux qui tiennent ou leurs Caisses, ou leurs Livres, ou qui ont soin de leurs affaires. On les nomme autrement *Caissiers*, *Teneurs de Livres*, & *Facteurs*.

Commissaires de la Chambre des Assurances sont, en Hollande, trois Juges, qui doivent juger conformément aux Réglemens faits touchant les Assurances, particulierement sur ce qui regarde les avaries, dont ils ne peuvent charger les Assureurs au-delà de ce qui est porté dans ces Réglemens. Il y a encore en Hollande des Commissaires Généraux des Ports, & des Commissai-

res

res des affaires de Marine.

Commission est l'Emploi qu'exerce un Commis. Voyez *Commis.* Ce sont aussi des Provisions, ou Lettres, que les Supérieurs donnent à leurs Commis, pour qu'ils soient reçus à leur emploi, & qu'ils ayent le droit de l'exercer. C'est encore la charge, ou l'ordre, qu'on donne à quelqu'un, pour l'achat ou la vente de quelque marchandise, ou pour quelque négociation de vente. Le Commerce par Commission est celui qui se fait pour le compte d'autrui. Le Droit de Commission est celui qu'un Commissionnaire reçoit pour son salaire. Voyez *Commissionnaire.*

Commissionnaire, c'est celui qui fait des Commissions pour le compte d'autrui. En fait de Commerce on peut distinguer cinq sortes de Commissionnaires, savoir des Commissionnaires d'Achat, des Commissionnaires de Vente, des Commissionnaires d'Entrepôt, des Commissionnaires de Banque, & des Commissionnaires des Voituriers. Voyez *Commission.*

Compositeur amiable est celui qu'on choisit pour accommoder une affaire, ou décider une contestation entre Marchands & Négocians, qui veulent en sortir amiablement.

Composition. Faire bonne composition d'une marchandise, c'est la donner à un prix honnête.

Compromettre, c'est se raporter de la décision d'une contestation au jugement de quelqu'un. Cette manière de finir les affaires est assez ordinaire entre Marchands. Voyez *Compromis.*

Compromis, Traité ou Contrat, par lequel des Marchands établissent un ou plusieurs

fieurs Arbitres pour juger leurs Procès & différends.

Comptable fe dit particulierement, en termes de Marchandifes & de Finances, de celui qui rend un compte des deniers qu'il a touchés, ou des marchandifes qu'il a vendues pour un autre.

Compte fe dit, parmi les Marchands, de certains Livres qu'ils tiennent refpectivement dans leur négoce, des affaires qu'ils font enfemble. Ouvrir un Compte, c'eft le placer pour la prémière fois dans le grand Livre. Coucher une fomme fur un Compte, c'eft enrégiftrer fur le grand Livre, les parties dont les Particuliers deviennent débiteurs ou créditeurs. Pointer les parties d'un Compte, c'eft mettre un point à côté de chaque partie, que le Teneur de Livre vérifie, pour juftifier que la rencontre eft jufte. L'Ordre d'un Compte, c'eft fa divifion dans les trois Chapitres, de la Recette, de la Dépenfe, & de la Reprife. Examiner un Compte, c'eft en pointer les articles, & en vérifier le calcul. Solder un Compte, c'eft le calculer, le régler, l'arrêter, en faire la balance. On dit dans le même fens, fouder, fermer, balancer, clorre & quelquefois, *folver* un Compte. Paffer en Compte, c'eft tenir compte à quelqu'un d'une fomme qu'on a reçue, ou de lui, ou pour lui. Appurer un Compte, c'eft en faire juger tous les débats. Un Bordereau de Compte, c'eft l'Extrait d'un Compte, &c. Voyez *Bordereau*. On appelle *debet* de Compte, folde, ou foude de Compte, la fomme dont le débit excède le crédit, ou le crédit le débit, quand le Compte eft bien vérifié & ar-

arrêté, que la balance en est faite. Ligne de Compte est la somme qu'on tire à la marge blanche, qu'on laisse à côté d'un Compte, sur la droite: elle contient en chifres la somme couchée en lettres dans le corps ou texte de l'article qui y répond. Compte en banque est un fonds qu'on dépose à la Caisse commune d'une Banque, pour s'en servir au payement des Lettres & Billets de Change, &c. Affirmer un Compte, c'est jurer & assurer qu'il est véritable. Débattre un Compte, c'est faire des remarques sur les divers articles d'un Compte. Apostiller un Compte, c'est mettre à la marge de chaque article, de certains termes qui marquent, ou qu'il n'y a aucun débat à faire, ou les raisons du débat, & les conditions sous lesquelles on les passe. On appelle Comptes faits, certaines Tables ou Tarifs, dans lesquels on trouve des réductions toutes faites, de poids, de mesures, d'intérêts, de monnoies, &c. Recevoir à bon Compte, c'est recevoir à condition d'en faire déduction sur ce qui est reçu. Payer à bon Compte, c'est payer sur & tant moins de ce qu'on doit. Comptes ronds sont ceux dont on se sert communément, comme dizaines, douzaines, quinzaines, centaines. Comptes borgnes sont des nombres rompus, ou fractions, qui ne viennent pas si souvent à la bouche que les autres, comme dix-sept livres, treize sous, cinq deniers.

Compter par bref-état, c'est compter sommairement, & sur de simples mémoires, ou bordereaux de compte. Compter en forme, c'est lorsque le Compte qu'on présente est en bonne forme, & qu'il est libellé

bellé suivant l'ordre des Comptes. Compter de Clerc à Maître, c'est lorsqu'un Comptable ne compte que de ce qu'il a reçu, sans qu'on le rende responsable d'autre chose, que de la recette des deniers. Compter par pièces, c'est compter en détail.

Compteur, c'est celui qui compte, qui fait des payemens.

Comptoir, Table quarrée, à rebords, plus longue que large, sur laquelle on compte & l'on pese l'or & l'argent monnoié. C'est aussi parmi les Marchands, & particulierement chez ceux qui vendent en détail, une manière de Bureau, ou table très longue, sur laquelle ils déplient leurs marchandises, &c. Comptoir, que quelques-uns appellent Loge, signifie un Bureau général de Commerce, établi en plusieurs Villes des Indes, pour chaque Nation de l'Europe. On appelle aussi Comptoir, quoiqu'improprement, le Cabinet, ou Bureau, où les Négocians ont leurs Livres, & font leurs écritures.

Comptoriste est un homme qui ne sort point de dessus les Comptes de son Commerce. C'est aussi un Négociant ou Teneur de Livres, qui est habile dans les Comptes.

Condition se dit des clauses, ou articles d'une Societé, ou d'un marché. Un Marchand qui fait bien ses conditions, c'est celui qui ne fait point de marché, qu'il n'y gagne.

Confiscation est l'Adjudication faite en justice d'une marchandise saisie.

Connoissement. Voyez cet article dans le Dictionaire de Marine.

Conseil de Commerce est, en France, une As-

Assemblée établie à Paris par Déclaration du Roi, dans laquelle on traite de tout ce qui concerne le Commerce intérieur & extérieur du Royaume.

Consignation, dépôt que l'on fait en mains sûres, de sommes, papiers, &c. pour être ensuite délivrés à ceux à qui ils sont adjugés, pour être remis aux personnes à qui ils appartiennent. Voyez *Consigner.*

Consigner, c'est déposer une chose en main tierce. C'est aussi remettre, & adresser. C'est encore enrégistrer des marchandises sur les Livres des Messagers, Voituriers publics, &c.

Consommation, c'est l'emploi qui se fait des marchandises. Il n'y a point de Consommation.

Consul. Parmi les Marchands il y a, dans quelques Villes de l'Europe, des Consuls ou Juges, qui servent à régler & décider les différends qui surviennent entre eux.

Contract est un consentement de deux ou de plusieurs personnes, qui s'obligent de faire quelque chose, ou de payer une somme. C'est aussi l'instrument par écrit, qui sert de preuve du consentement prêté, & de l'obligation passée par les Parties.

Contract de Vente est une Convention de donner certaine chose pour un certain prix.

Contract d'Accord, ou *d'Atermoyement*, est un Acte volontaire, qui se fait entre un Débiteur & ses Créanciers, par lequel ils lui font volontairement une remise d'une partie de leur dû, & lui donnent du terme pour acquiter le reste; ou d'une autre manière, & sans aucune remise, lorsqu'ils lui donnent seulement du tems pour payer.

Con-

Contract de Cession, ou *d'Abandonnement de biens.* Voyez *Cession.*

Contract, ou *Police d'Assurance.* Voyez *Assurance.*

Contract Mobatra, gain illicite que font les Marchands, en vendant leurs marchandises à crédit, à plus haut prix qu'elles ne valent, & en les faisant ensuite racheter argent comptant pour leur compte, par des personnes interposées, à plus bas prix qu'ils ne les ont vendues.

Contractation. Tribunal établi en Espagne pour les Affaires & le Commerce des Indes Occidentales.

Contracter des dettes, c'est faire des dettes, devenir débiteur.

Contradicteur se prend quelquefois pour celui qui est chargé de l'examen d'un Compte.

Contravention, action par laquelle on contrevient aux Ordonnances du Prince. Cela se dit de ceux qui veulent frauder les Droits d'Entrée & de Sortie.

Contrebande, marchandise qui s'achete, ou qui se vend, qui entre dans un Etat, ou qui en sort, au préjudice & contre les Ordonnances du Prince.

Contre-partie se dit, en terme de Banque, du Registre que tient le Controlleur, sur lequel il couche & enregistre les parties, dont le Teneur de Livre charge le sien.

Contreposer, terme de Teneur de Livres en parties doubles, qui signifie mal-porter, ou mal-poser un article dans le grand Livre. On dit aussi *rétorner* & *estorner.*

Contreposition. Voyez *Contreposer.*

Contribuer se dit d'un nombre de Créanciers, qui doivent porter une portion de la per-

perte, qu'il y a à souffrir dans une Banqueroute ou Faillite.

Controlle, Regiſtre double, que tient un Officier, ou un Commis, pour la perception des Droits d'Entrée, de Sortie, & autres impoſitions ſemblables, ou pour la ſureté des Actes qui ſont ſujets à l'enrégiſtrement.

Convoi, convoyer. Voyez ci-deſſus le Dictionaire de Marine.

Convoi-Loopers. On nomme ainſi à Amſterdam des Facteurs publics, qui ont ſoin de retirer du Convoi, ou de la Douane, toutes les expéditions, acquits, paſſeports, dont les Marchands ont beſoin pour l'entrée ou la ſortie de leurs marchandiſes.

Correſpondance, rélation, commerce réciproque, qu'entretient un Marchand avec un autre Marchand.

Correſpondant, Perſonne domiciliée dans un autre lieu que celui où l'on fait ſa réſidence, avec laquelle on eſt en commerce de banque ou de marchandiſe.

Cotiſation, diviſion d'une ſomme, qui doit être payée par pluſieurs.

Cotter ſe dit des Livres & Regiſtres, dont on chifre les pages.

Coulage ſe dit dans le commerce des Vins, Huiles, &c. de la perte & diminution qui s'en fait par leur écoulement.

Coupon, partie retranchée & coupée d'un tout.

Coupon d'Action, portion de la Dividente, ou de la répartition d'une Action.

Courant. On appelle le prix courant d'une marchandiſe, le prix connu & ordinaire qu'on a coutume d'en donner. On nomme monnoie courante, celle qui a cours, & qu'on

qu'on reçoit dans le Commerce.

Courant. Terme abbréviatif dont se servent les Négocians. On dit: il vous plaira payer au dernier du Courant, c'est-à-dire, au dernier jour du Mois courant.

Courir. On dit que les intérêts d'une somme commencent à courir, lorsqu'ils commencent à être dûs. Courir sur le marché d'autrui, c'est vouloir avoir une marchandise, dont un autre est en marché, en enchérissant sur lui, ou en offrant de meilleures conditions.

Cours, en terme de négoce de Banque, veut dire ce qu'il en coute, pour faire des remises d'argent d'une Ville à une autre. Ainsi, on dit: Le Cours du Change de telle Place est sur un tel pied. On dit d'une monnoie décriée, qu'elle n'a plus de cours. Cours signifie encore le crédit, ou discrédit: de-sorte que lorsqu'on dit, que les Billets d'un Marchand n'ont plus de Cours sur la place, cela veut dire, que personne ne veut s'en charger, qu'on les trouve mauvais.

Court. On dit qu'une Pistole est courte, qu'un Louis d'or est court, quand ces espèces ont été altérées par les Faux-monnoyeurs.

Court d'argent se dit de celui à qui il manque de l'argent pour faire une affaire. Prendre un Marchand de court, c'est lui demander le payement d'une Lettre de Change, d'une dette, lorsqu'il n'a point ou peu de fonds dans sa caisse.

Courtage, profession de celui qui s'entremet de faire acheter, vendre, échanger & troquer des marchandises, de faire prêter de l'argent, &c. C'est aussi le droit, ou

ou salaire de celui qui exerce le Courtage. Voyez *Courtier.*

Courtaud de Boutique, terme de mépris dont on se sert, quand on veut ravaler la profession, quoiqu'honorable des Apprentifs & Garçons des Marchands, sur-tout de ceux qui travaillent en boutique chez les Artisans.

Courtier est celui qui fait vendre, acheter, échanger, & troquer des marchandises. Voyez *Courtage.*

Cout, prix d'une chose qu'on achète. On dit d'une marchandise qui est très chère, que le Coût en fait passer le goût.

Coutant. On dit: Vendre au prix coutant, lorsqu'un Marchand ne gagne rien à sa marchandise, & qu'il la donne pour ce qu'elle lui a couté.

Créance, titre d'une somme dûe par un Débiteur à un Créancier.

Créancier, celui à qui il est dû quelque somme.

Crédit se dit du prêt mutuel & réciproque, qui se fait de marchandises, ou d'argent, sur la réputation de la probité & solvabilité d'un Négociant. Crédit se dit aussi de la page à droite du grand Livre, ou Livre d'Extrait, ou de Raison, qui s'intitule *Avoir*, où l'on écrit tout ce que l'on a reçu, pour raison d'un Compte, ou tout ce qui est à sa décharge. On dit: Crédit est mort chez moi, pour faire entendre qu'on veut être payé sur le champ. On dit encore, que les Billets d'une Compagnie ont pris Crédit, lorsqu'ils se reçoivent volontiers, & sans excompte par les Marchands. Discrédit est opposé à Crédit.

Créditer un article, ou une partie, dans un

un Livre, ou ſur un Compte, c'eſt les porter à la page à droite, qu'on nomme le côté du Crédit.

Créditeur eſt un Créancier, ou celui qui doit avoir.

Cri public, proclamation, ou publication, qui ſe fait par des Officiers de Police, pour annoncer au Peuple la vente de quelque marchandiſe.

Criard. On appelle Dettes criardes, les petites ſommes qu'on doit à pluſieurs Créanciers, qui n'étant pas en état de faire longtems crédit, viennent ſouvent en demander le payement.

Criée, c'eſt la publication des Meubles, Hardes, Tableaux, Marchandiſes, &c., dont la vente a été ordonnée en Juſtice. C'eſt à ces ſortes de Criées & de Ventes que les Brocanteurs & Revendeuſes ſe trouvent en grand nombre. Criée ſe dit auſſi de la vente qui ſe fait à jour préfix, des marchandiſes arrivées par les Vaiſſeaux des Compagnies de Commerce: ces Criées, ou Ventes, ſe font ordinairement dans les Villes & Ports de mer, où les Navires ont été déchargés; & le jour en eſt publié par des Affiches dans les Capitales, & dans les plus importantes Villes de commerce.

Croupier, Aſſocié ſecret, qui prend part dans une entrepriſe de commerce. Les Marchands ſe ſervent plus volontiers du terme d'*Aſſocié anonyme.*

D.

D*Eballer*, ou *deſamballer*, c'eſt faire l'ouverture d'une Balle, en défaire l'emballage.

Débarcadour, lieu établi dans un Port pour débarquer les marchandiſes qui ſont ſur un Vaiſſeau.

Débarder, c'eſt tirer la marchandiſe d'un Bateau, pour la livrer.

Débardeur, celui qui aide à décharger un Bateau.

Débarquer des marchandiſes, c'eſt les mettre hors d'un Vaiſſeau, pour les porter dans les Magaſins.

Débattre un Compte, c'eſt l'examiner, en diſputer les articles.

Debet de Compte, c'eſt ce qui ſe trouve dû par un Comptable, après l'arrêté de ſon Compte. *Debet* ſe dit auſſi des ſommes dues aux Marchands pour des marchandiſes vendues à crédit.

Débit ſe dit des marchandiſes qu'on vent promptement. C'eſt auſſi la page à main gauche du grand Livre, qui eſt intitulée *Doit*, où l'on porte toutes les parties ou articles qu'on a fournis ou payés pour le ſujet d'un Compte, ou tout ce qui eſt à la charge de ce Compte. Ainſi l'on dit: Je vous ai débité; je vous ai donné Débit.

Débiter un article, c'eſt le porter à la page à main gauche du grand Livre. Voyez *Débit*.

Débiteur, celui qui doit quelque choſe à un autre.

Débouché, *Débouchement*, ſe diſent de la facilité de ſe défaire de ſes marchandiſes. J'ai trouvé un Débouché pour les laines.

Décaiſſer des marchandiſes, c'eſt les tirer hors de la caiſſe.

Déchalander, ou *Deſachalander*, c'eſt faire perdre les Chalands.

Décharge eſt une Quittance que l'on don-

 ne,

ne, ou que l'on reçoit, pour une dette payée, ou une obligation acquitée. C'eſt auſſi le tranſport qui ſe fait des marchandiſes hors des bateaux.

Décharger, c'eſt donner à quelqu'un un Ecrit qui le déclare quitte de quelque obligation ou dette. Décharger la feuille d'un Meſſager, c'eſt la quittancer. Décharger ſon Livre, c'eſt rayer de deſſus le Livre-journal, ou autre Regiſtre équivalent, les articles des marchandiſes vendues à crédit, à meſure qu'on en reçoit le payement.

Déchargeur, celui qui décharge les marchandiſes, en les tirant hors des bateaux, pour les délivrer à ceux à qui elles appartiennent.

Décheoir, c'eſt perdre ſon crédit.

Déchet, perte, diminution de prix, de quantité.

Déclaration eſt un état, ou facture circonſtanciée de ce qui eſt contenu dans les Bales, &c. que les Voituriers conduiſent dans les Bureaux d'entrée ou de ſortie. Déclaration ſe dit auſſi des Mémoires qu'un Débiteur donne à ſes Créanciers de ſes effets & de ſes biens.

Décompte, ſomme à déduire & à retenir ſur une plus grande qu'on paye. Il ſe dit auſſi de la tare & déchet qu'on trouve ſur une ſomme, ou ſur une marchandiſe. On dit : il y a ſix francs de décompte dans ce ſac.

Décompter, déduire quelque ſomme ſur une plus grande. Voyez *Décompte*. Il ſignifie auſſi rabattre de la grande eſpérance qu'on avoit de quelque choſe. Il y a bien à décompter.

Déconfiture ſe dit d'une Banqueroute ou Faillite.

Dé-

Décréditer, faire perdre le crédit. Se décréditer, c'eſt perdre ſon crédit.

Décri ſe dit de la défenſe faite par les Edits de ſe ſervir dans le Négoce de certaines eſpèces de monnoie ; ou de fabriquer, vendre, porter, de certaines étoffes, &c.

Décrier, c'eſt défendre le commerce de certaines marchandiſes. Voyez *Décri.*

Dédit, peine ſtipulée dans un marché contre celui qui ne le veut pas tenir. On dit qu'un Marchand à ſon *Dit* & ſon *Dédit*, quand il tient mal ſes promeſſes.

Déduction, ſouſtraction, défalquation, rabat, d'une petite ſomme payée à compte d'une plus grande.

Déduire, ſouſtraire, rabattre. Voyez *Déduction.*

Défaite ſignifie la même choſe que Débit. Cette étoffe eſt de bonne défaite, c'eſt-à-dire, de bon débit.

Défalquation. Voyez *Déduction.*

Défalquer, ſouſtraire, retrancher, diminuer, déduire.

Délai, terme qu'on donne à quelqu'un pour payer, outre le tems ordinaire.

Délaiſſement, ceſſion, abandonnement de ſes biens à ſes Créanciers.

Délaiſſement, Acte par lequel l'Aſſuré dénonce à ſes Aſſureurs la perte de ſon Vaiſſeau, & leur délaiſſe & abandonne les marchandiſes, ſur leſquelles l'Aſſurance a été faite, avec ſommation de payer les ſommes aſſurées.

Demeurant, reſtes de marchandiſes.

Demeure, retardement. Etre en demeure de faire ſes payemens.

Demeurer en reſte, *en arrière*, c'eſt ne pas

payer entierement les ſommes contenues dans une obligation, dans un Mémoire, &c.

Demeurer garant, c'eſt répondre de l'exécution d'une promeſſe que fait un autre, ou du payement d'une ſomme qu'il emprunte, ou qu'il doit.

Demeurer du croire, c'eſt être garant de la ſolvabilité de ceux à qui l'on vend des marchandiſes à crédit, pour le compte d'autrui. Il ſe dit auſſi à l'égard des diſpoſitions ou négociations que les Commiſſionnaires des Négocians & Banquiers font pour leurs Commettans, concernant la Banque.

Denrée, marchandiſe ordinaire, qui ſe vend au marché, ou qui ſe crie dans les rues, propre & néceſſaire pour l'entretien du ménage. Denrée ſe dit auſſi de la mauvaiſe marchandiſe. Il n'y a que de la Denrée dans cette Boutique.

Dépaqueter, défaire un paquet, l'ouvrir.

Dépareiller, ôter le pareil.

Déparer de la marchandiſe, c'eſt en ôter la beauté, l'agrément, l'ordre.

Dépenſe. Chapitre de Dépenſe. C'eſt un des trois Chapitres, dont un Compte eſt ordinairement compoſé.

Depoſito. Donner ou prendre à *Depoſito*, ſignifie donner, ou prendre à intérêt.

Dépôt, ce que l'on donne en garde à quelqu'un, pour le rendre à qui il appartient.

Dépouillement. On dit : achevez le dépouillement de mon Compte. Voyez *Dépouiller*.

Dépouiller un Compte, un Livre, un Journal, c'eſt en extraire les articles, dont on a beſoin pour ſes affaires. *Dé-*

Déprifer, diminuer la valeur, le prix, d'une chofe.

Détail. Un Marchand en détail eft celui qui revend la marchandife à plus petites mefures qu'il ne l'a achetée.

Détailleur, Marchand qui vend en détail. Voyez *Détail*.

Détaler, ferrer la marchandife qu'on avoit mife en étalage, fermer fa boutique.

Dette, chofe qui eft dûe. Les Dettes actives, c'eft ce qui nous eft dû; & les Dettes paffives, c'eft ce que nous devons. Faire fa Dette de quelque chofe, c'eft en répondre.

Dette chirographaire, c'eft celle qui n'a pour titre qu'un Ecrit figné du Débiteur, qui n'eft point reconnu en Juftice.

Dettes criardes. Voyez *Criard.*

Dettes verreufes, ce font celles dont le payement n'eft pas bien affuré.

Dettes folidaires, ce font celles qu'on eft obligé de payer folidairement & conjointement avec un autre.

Diligences, en fait de Commerce, s'entend des Protefts, qu'on eft obligé de faire, faute d'acceptation, ou faute de payement d'une Lettre de Change, pour affurer fon retour fur le Tireur, ou Endoffeur, ou pour faire payer l'Accepteur.

Difcrédit, perte, diminution du crédit que quelque chofe avoit auparavant.

Difpofer, c'eft donner en payement, vendre, négocier, placer, fe défaire de quelque chofe.

Diftraction, retranchement, féparation d'une fomme d'avec une autre.

Dito. Signifie dit, dudit, ou du fusdit.

Divertir fes effets, c'eft les mettre en

lieu sûr, les détourner, les cacher, pour en frauder ses Créanciers, dans le dessein de faire faillite. Divertir signifie aussi employer à une chose l'argent qu'on avoit destiné à une autre.

Divertissement, recelement qu'on fait de ses Billets payables au porteur, de son argent comptant, &c. pour n'en pas tenir compte à ses Créanciers. Voyez *Divertir*.

Dividende est le nombre à diviser, & duquel se fait la division.

Dividende, ou *Divident*, se dit aussi de la répartition qui se fait de tems en tems des profits d'une Compagnie de Commerce aux Actionnaires qui y ont intérêt.

Diviseur, ou Partiteur, se dit en Arithmétique, du plus petit nombre par lequel se fait la division.

Double est la Copie ou Grosse d'un Compte.

Double-Emploi est, en fait de Compte, une partie, qui a été employée deux fois, soit faute d'attention, soit à dessein, pour augmenter la dépense du Compte.

Duplicata. Le Double d'un Acte, la seconde expédition qu'on en donne.

Dur se dit d'un Marchand qui fait revenir plusieurs fois ceux qui lui demandent de l'argent.

E.

E*Change*, troc qu'on fait d'une chose contre une autre.

Echantillon, petit morceau d'étoffe, qu'on coupe d'une pièce entière, pour servir de montre. Il se dit aussi d'une petite quantité de quelque autre marchandise,

dise, qu'on donne pour modèle.

Echantillonner, c'est couper des Echantillons. Voyez *Echantillon.*

Echéance, jour où l'on doit payer ou faire quelque chose.

Echèlle, terme de Commerce maritime, qui pourtant ne se dit guère que de celui qui se fait dans le Levant, par la Mer Méditerranée. C'est un Port, ou une Ville d'étape, où les Marchands d'Europe entretiennent des Consuls & des Commissionnaires, où ils ont des Magasins & des Bureaux.

Ecorcher se dit des Marchands qui vendent trop cher.

Emballer une caisse, c'est l'enveloper de toile, & la garnir de paille pour la conserver & la garantir du mauvais tems.

Emballeur est celui dont le métier est de ranger les marchandises dans les balles, de les empaquetter & emballer. Voyez *Emballer.*

Embargo. Voyez le *Dictionnaire de Marine.*

Empaquetter, mettre quelque chose en un paquet.

Empiler, mettre plusieurs sortes de marchandises l'une sur l'autre, en faire une pile.

Emplette, achat de marchandises.

Emploi. Voyez *Double-Emploi.*

Employé se prend quelquefois pour Commis.

Emprunt, argent qu'on prend sur la place, ou dans la bourse de ses amis, à la charge de le rendre dans un certain tems, & d'en payer les intérêts.

Emprunter. Voyez *Emprunt.*

Encaisser, c'est mettre des marchandises

dans une caiſſe. Il ſe dit auſſi de l'argent qu'on met dans un cofre fort, pour le garder.

Encan, vente publique de marchandiſes ou de meubles.

Enchanteler, c'eſt mettre du Vin en chantier.

Enchère, miſe ou augmentation de prix, qu'on fait ſur quelques marchandiſes, qui ſont vendues publiquement. Voyez *Criée*.

Enchérir, offrir d'une marchandiſe qui ſe crie, un prix au-deſſus de celui qu'en a offert le dernier Enchériſſeur. Enchérir ſignifie auſſi augmenter de prix, devenir plus cher. C'eſt encore vendre à plus haut prix qu'on n'a de coutume.

Enchériſſeur, celui qui fait ſon enchère ſur une marchandiſe qui ſe crie publiquement.

Endetter une Compagnie, c'eſt contracter en ſon nom des dettes conſidérables. S'endetter, c'eſt faire des dettes en ſon propre & privé nom.

Endoſſement ſe dit de l'Ecriture qui ſe met au dos d'une Lettre de Change par celui qui en eſt le propriétaire, ou le Porteur, ſoit pour en faire le tranſport à quelqu'un, ſoit pour la rendre payable à l'ordre d'un autre, ſoit encore pour ſervir de quittance.

Endoſſer, écrire ſon ordre au dos d'une Lettre ou Billet de Change, y mettre ſon endoſſement. Voyez *Endoſſement*.

Endoſſeur, celui qui endoſſe. Voyez *Endoſſement* & *Endoſſer*.

Enfler des Parties, *enfler un Mémoire*, c'eſt y mettre les marchandiſes qu'on a livrées, à plus haut prix qu'elles ne valent, ou qu'on n'en eſt convenu.

En-

Engager, mettre en gage, diſpoſer d'une choſe. Ce mot ſignifie quelquefois s'endetter, entrer dans une affaire, dans une ſocieté; cautionner quelqu'un, prendre parti avec un Maître.

Entremetteur, Médiateur qui intervient entre deux Marchands, pour faciliter quelque marché.

Entrepoſer, mettre des marchandiſes dans un Magaſin d'entrepôt.

Entrepoſeur, Commis qui a ſoin d'un Magaſin ou d'un Bureau d'entrepôt.

Entrepôt, lieu de reſerve, où l'on dépoſe quelque choſe qui vient de dehors, & où on le garde pendant quelque tems, pour l'en tirer, & l'envoyer ailleurs, lorſqu'il eſt néceſſaire. Entrepôt ſe dit auſſi pour une perſonne interpoſée. Ecrire par Entrepôt, c'eſt écrire par le moyen d'une perſonne dont on eſt convenu avec ſon Correſpondant.

Enveloper, couvrir des marchandiſes, de papier, de toile ou de carton, pour les conſerver.

Equipoller, être égal ou de pareil prix. La dépenſe de ce Marchand équipolle ſon bien.

Erreur, défaut de calcul, omiſſion de partie, article mal porté ſur un Livre, dans un compte.

Eſſai parmi les Marchands de vin, ſignifie tantôt une petite taſſe d'argent, dans laquelle ils goûtent le vin, & tantôt de petites bouteilles de verre qu'ils envoyent, pour que ceux qui veulent de leur vin, en puiſſent faire l'eſſai. Eſſai, en terme de monnoie, ſignifie l'épreuve qu'on fait par la coupelle, du titre de l'or & de l'argent

qu'on doit employer dans la fabrication des espèces, ou qui y ont été employés.

Estimateur, celui qui est choisi pour faire une estimation.

Estimation, juste valeur d'une chose.

Etiquette, petit morceau de papier, ou de parchemin, qu'on met sur quelque chose, pour faire souvenir de son prix ou de sa qualité.

Etiquetter, mettre des Etiquettes sur des sacs d'argent, ou sur des marchandises.

Etrene se dit chez les Marchands, de la prémière marchandise qu'ils vendent chaque jour.

Etrener, c'est commencer à vendre.

Evaluation, prix qu'on met à une chose, suivant sa valeur.

Excompte, déduction d'une somme sur une autre. C'est aussi la remise qu'on fait sur une Lettre de Change, ou sur quelque autre dette qui n'est pas encore échue, pour que l'Accepteur, ou le Débiteur, en avance le payement. Ce mot se dit encore parmi les Marchands, lorsqu'ils achètent des marchandises à crédit, sous la convention que l'Acheteur fait avec le Vendeur, d'en faire l'Excompte à tant *pour cent*, à chaque payement comptant qu'il lui fera avant l'échéance de son billet.

Exiger une dette c'est en demander le payement, obliger le Débiteur à la payer.

Expédier. On dit: J'aurai bientôt expédié les Marchands qui sont dans mon cabinet. C'est aussi faire partir des marchandises.

Expéditeurs sont des Commissionnaires d'entrepôt. Voyez *Commissionnaire* & *Entrepôt*.

Ex-

Expéditions s'entend souvent des Lettres que les Marchands écrivent chaque ordinaire à leurs Correspondans.

Expiration, fin du terme accordé, jugé ou convenu, pour faire une chose.

Expirer, finir, être à la fin, prêt ou au bout du terme.

Exportation & *Importation*, c'est-à-dire, transport des marchandises de France, par exemple, à l'Etranger, & transport des marchandises étrangères dans le Royaume de France.

Extraire, en terme de Commerce, signifie faire le dépouillement d'un Journal, ou de quelque autre Livre des Marchands, pour voir ce qui leur est dû, ou ce qu'ils ont reçu à compte.

Extrait, projet de Compte, qu'un Négociant envoye à son Correspondant, pour le vérifier. C'est aussi ce qui est tiré d'un Livre, d'un Registre d'un Marchand. Les Marchand appellent aussi Extrait, leur Livre de Raison, ou leur Grand Livre.

F.

F*Abrication* se dit de la confection des Billets de Banque.

Fabriquans sont ceux qui travaillent, ou qui font travailler sur le métier, à la fabrique de certaines étofes.

Fabrique. On dit : la Fabrique des Draps.

Facteur est un homme qui agit pour un autre, qui achète & vend pour lui. On le nomme aussi *Commissionnaire*, quelquefois *Commis*, & assez souvent *Courtier*. Voyez ces mots.

Factorerie, ou plutot *Factorie*, lieu où réside

side un Facteur, Bureau dans lequel il fait le commerce pour ses Maîtres. Les Anglois nomment *Factories* tous les Comptoirs qui sont aux Indes Orientales.

Facture, compte, état, mémoire des marchandises qu'un Facteur envoie à son Maître. Le *Livre de Facture* est celui sur lequel les Marchands dressent les Factures.

Faillir, *Faillite*. Voyez *Banqueroute*.

Faire pour un autre, c'est être son Commissionnaire.

Faire bon pour quelqu'un, c'est être sa caution.

Faire les deniers bons, c'est s'engager à suppléer de son argent, ce qui peut manquer à une somme promise.

Faire Banqueroute, *Faillite*, *Cession*. Voyez *Banqueroute* & *Cession*.

Faire un trou à la Lune, c'est s'évader clandestinement, pour ne pas payer ses dettes.

Faire de l'argent, c'est recueillir de l'argent de ses Débiteurs, ou en ramasser par la vente de ses effets, afin d'acquitter ses Billets & autres dettes.

Faire un fonds, c'est rassembler de l'argent.

Faire une bonne maison, c'est s'enrichir par son commerce.

Faire queue, c'est demeurer reliquataire, & ne pas payer toute la somme, qu'on s'étoit obligé de payer en son entier.

Fermer un Compte, c'est le solder. Voyez *Compte*.

Ficeller, lier un paquet de marchandises avec de la ficelle.

Flotistes. Voyez *Galionistes*.

Folio, en terme de Commerce, signifie Feuillet. On dit *Folio recto*, pour dire la pré-

prémière page d'un Feuillet; *Folio verso*, le revers, ou la seconde page du Feuillet.

Fonds signifie toutes les marchandises d'un Marchand, & toutes les Utenciles d'une Manufacture. C'est aussi l'argent qu'on met dans le Commerce. On appelle Fonds capital, le total du montant des effets d'un Marchand.

Forain. Un Marchand Forain est un Marchand étranger, qui n'est pas du lieu où il vient faire son négoce.

Fort (*Cofre*) est la Caisse dans laquelle les Marchands mettent leur argent & leurs meilleurs effets, pour qu'ils soient en fureté.

Fort. Vendre des marchandises *le fort portant le foible*, c'est les vendre toutes ensemble, sans distinguer la bonne d'avec la mauvaise. On dit qu'un Marchand est le plus fort d'une Ville, lorsqu'on veut faire entendre qu'il est le plus riche. Prêter son argent au *Denier-fort*, c'est le prèter sur un pied au-delà du taux ordonné par le Prince ; ce qui est une Usure.

Fournir, c'est livrer de la marchandise.

Fournissement, c'est le Fonds que chaque Associé doit mettre dans une Societé.

Fourniture. On dit faire une fourniture de blés & de fourages, des habits ou des armes d'un Régiment.

Fraction, ou *Nombre rompu*, se dit d'une ou de plusieurs parties de quelque entier divisible en parties égales.

Franche (*Langue*), ou *Langue Franque*, jargon composé de François, d'Italien, d'Espagnol, & de quelques autres Langues, dont on se sert sur la Méditerranée, & qui est la Langue la plus commune dans les Echelles du Levant, & les Côtes de Barba-

rie, & la plus en usage entre les Marchands d'Europe & les Levantins, pour le fait du Commerce.

Frauder les Droits, c'eſt faire entrer dans un Etat, ou en faire ſortir des marchandiſes ſujettes à payer des droits impoſés par le Souverain.

Fret, ou *Frétage*. Voyez ce mot dans le Dictionaire de Marine.

Fripier, Marchand & Ouvrier qui achète, vend, & racommode de vieux meubles & de vieux habits.

G.

G*Ages*, marchandiſes, argenterie, bijoux, &c. qu'on donne en nantiſſement d'une ſomme qu'on doit, ou qu'on emprunte.

Gagne-deniers, hommes robuſtes, dont on ſe ſert à Paris pour porter des fardeaux & marchandiſes.

Gagne-pain ſe dit de tout négoce, travail, qui ſervent aux hommes à gagner leur vie.

Gain, profit qu'on tire de ſon Commerce, de ſon Métier, &c.

Galioniſtes. On appelle ainſi en Eſpagne les Marchands qui font le négoce des Indes Eſpagnoles par les Galions, & *Flotiſtes*, ceux qui le font par la Flote.

Garçon. On donne ce nom aux Garçons de boutique, de magaſin, &c. juſqu'à ce qu'ils ayent été reçus à la Maîtriſe.

Garde-boutique, *garde-magaſin*, ſe dit d'une étoffe dont la couleur eſt éteinte, piquée, ou qui n'eſt plus à la mode.

Gâter le métier ſe dit des Marchands & Arti-

Artisans qui donnent leurs marchandises ou leurs ouvrages à trop bon-marché.

Goût. On appelle chez les Détailleurs, une étoffe de goût, non une étoffe riche, bien fabriquée, mais une étoffe de caprice & de fantaisie, dont ordinairament la mode dure peu.

Gros signifie quelquefois un homme riche. On dit: Un gros Marchand, un gros Banquier. Un Marchand en gros est celui qui ne vend que les pièces, ou les balles entières, qui ne détaille point, & qui vend en magasin. On dit, qu'on a gagné gros quand on a beaucoup profité dans une entreprise de Commerce. Mettre de l'argent à la grosse aventure. Voyez *Aventure* & *Aventurier*.

Gros, poids qui est la huitième partie d'une once, ou une drachme.

Grosse, profit ou intérêt de tant pour cent, qu'on donne pour l'argent qu'on prend, ou qu'on donne à la grosse aventure. On dit: la Grosse est sur le pié de 12 ou 15 pour cent. Voyez *Aventure*.

Grossier, celui qui fait commerce de marchandises en gros.

H.

H*Alle*, Place publique où l'on tient des marchés de toutes sortes de marchandises.

Hallier, Marchand qui étale aux Halles. C'est aussi le Garde d'une Halle, celui qui en a soin.

Hanse, ou *Anse*, ancien mot François, qui signifioit autrefois une Compagnie ou une Societé de Marchands.

Han-

Hanse Teutonique, ou *Hanse Germanique*. On nomme ainsi ce peu de Villes qui restent encore de cette fameuse union de plus de 80 Villes des plus importantes de l'Europe, qui s'étoient alliées pour le Commerce.

Hanséatique se dit présentement des Villes comprises dans l'alliance de la Societé de la Hanse Teutonique.

Harder signifie troquer, échanger.

Havage, ou *Havée*, Droit qu'on a de prendre dans les marchés plein la main de grain de chaque sac, qui y est exposé en France. L'Exécuteur des hautes-Oeuvres en a jouï à Paris, & dans quelques autres Villes de France; mais à cause de l'infamie de son emploi, on a reglé son droit à une mesure de fer blanc en forme de cueillère à long manche, avec laquelle il puise les grains sans y toucher.

Hausse est proprement une Enchère. Voyez *Enchère* & *Enchérir*.

Honneur. Faire Honneur à une Lettre de Change, c'est l'accepter & la payer, en considération du Tireur, quoiqu'il n'en ait point encore remis les fonds. Cela se dit encore, quand une Lettre de Change ayant été protestée, un autre que celui sur qui elle avoit été tirée, veut bien l'accepter & la payer pour le compte du Tireur, ou de quelque Endosseur.

Hypothèque, privilège que des Créanciers ont sur les immeubles de leurs Débiteurs, en vertu de Contracts ou autres Actes passés par-devant Notaires. Dans les Banqueroutes les Créanciers fondés en Hypothèques sont préférés aux Créanciers Chirographaires.

Hy-

Hypothéqué. Un bien hypothéqué est un bien sur lequel le Propriétaire doit des sommes par des Actes par-devant Notaires, ou autres portant Hypothèque.

Hypothéquer, charger un Fonds d'Hypothèque. Voyez *Hypothèque* & *Hypothequé.*

J.

IDem, terme Latin, dont on se sert dans les Comptes, & qui signifie, *de même.*

Jet veut dire supputation, calcul. Le Jet avec les Jettons est moins sûr & moins prompt que celui à la plume.

Jetter, compter, supputer.

Jetton, petite pièce ronde, dont on se sert pour calculer quelques sommes, & marquer son jeu.

Jeu-parti. On dit: faire Jeu-parti lorsque de deux ou plusieurs personnes, qui ont part à un même Navire, il y en a une qui veut dissoudre la Societé, & qui demande qu'on fasse estimer les parts de chacun des Associés.

Indemniser, ou *indamniser*, c'est dédommager quelqu'un des pertes qu'il a souffertes.

Index, Livre des Négocians. Voyez *Alphabet.*

Indult, *Indulte*, ou *Droit de bon passage*, est un Droit que le Roi d'Espagne prend sur les marchandises des particuliers, qui arrivent de l'Amérique par la Flote & les Galions.

Insolvabilité, impuissance de payer ses dettes.

Insolvable, qui n'a pas de quoi payer.

Instar. *A l'Instar* signifie, à l'imitation,

tion, à la ressemblance d'une chose.

Instruction, préceptes, ordres qu'on donne pour l'exécution d'une chose; soit verbalement, soit par écrit.

Intéressé. Un Intéressé dans une Compagnie de Commerce, est celui qui en fait les fonds avec d'autres Associés, lorsque ces fonds ne se font pas par Action, autrement on le nomme Actionnaire.

Intérêt est la somme que paye chaque année un Emprunteur à celui de qui il a emprunté de l'argent. C'est aussi la part qu'on a dans une Societé de Commerce.

Inventaire, en fait de Commerce, est un état exact que tout Marchand est obligé de faire tous les deux ans en France. Cet état doit contenir tous les effets, & toutes les dettes actives & passives du Négociant qui le dresse. Inventaire signifie aussi la vente qui se fait publiquement & à l'encan des meubles d'une succession, ou des effets d'un Marchand ou d'un Débiteur insolvable.

Inventorier, c'est mettre quelque chose dans un Inventaire.

Journal, nom d'un Livre ou Registre, dont se servent les Marchands pour écrire jour par jour toutes les affaires de leur Commerce, à mesure qu'elles se présentent.

Item signifie dans un Compte, ou dans un Mémoire de Marchandises, *encore*, ou *plus*.

Jurande, Charge ou Office de Juré. Cette Charge se donne par élection dans les Corps & Communautés des Marchands ou des Arts & Métiers de la Ville de Paris.

Juré.

Juré. Voyez *Jurande*.

Juste. On dit qu'un Marchand est mort juste, quand il ne laisse rien, mais qu'il n'emporte rien à personne.

K.

K*Eur-meesters* se dit à Amsterdam des Commis ou Inspecteurs établis par les Bourguemaîtres, pour visiter certaines espèces de marchandises, & veiller qu'elles soient de bonne qualité.

Kaquet. On appelle ainsi en Angleterre, ce qu'on nomme en France Droit de Sortie.

L.

L*Ast-geld*, c'est en Hollande un Droit qui se leve sur chaque Vaisseau, qui entre ou qui sort.

Lettre de Change est un petit morceau de papier volant, sur lequel est écrit un Ordre ou une rescription sommaire, que donne un Banquier, un Négociant, pour faire payer à celui qui en sera le porteur en un lieu éloigné, l'argent qu'on lui a compté dans l'endroit de sa demeure.

Lettre de Voiture est un Ecrit court, que les Marchands & Commissionnaires fournissent aux Voituriers, en les chargeant de leurs marchandises, pour se faire payer du prix de leur voiture par ceux à qui elles sont adressées.

Lettre d'Aprentissage est un Certificat que les Maîtres & Gardes des six Corps des Marchands donnent à leurs Aprentifs au sortir de leur Aprentissage, pour certifier qu'ils

qu'ils ont bien rempli leurs devoirs.

Lettre de Maîtrise est un Acte que les Maîtres & Gardes des Marchands délivrent à celui qui est jugé digne d'être admis à la Maîtrise.

Lettres de Poursuite se dit en Hollande de ce qu'on nomme *Laissez passer* dans les Bureaux des Douanes de France.

Lettres de Respit (ainsi appellées du mot *respirer*) sont des Lettres de surséance ou délai de payer, qu'on accorde en faveur des Débiteurs de bonne foi, contre des Créanciers trop rigoureux.

Lettres de Rebabilitation. Voyez *Rébabilitation.*

Levage, imposition & levée des Droits qui se font sur les marchandises.

Levant. Les Echelles du Levant. Voyez *Echelle.*

Liberté de cour, c'est l'affranchissement dont jouit un Marchand de la Juridiction ordinaire des lieux, où il fait son négoce, & le privilège qu'un Etranger a de porter les affaires concernant son trafic par-devant un Juge de sa Nation. Il se dit particulièrement des Villes Hanséatiques.

Livres, en terme de Commerce, s'entend de tous les Registres sur lesquels les Marchands écrivent toutes les affaires de leur négoce. On les tient ordinairement en parties doubles, ou en parties simples. Ceux qui se contentent de les tenir en parties simples, n'ont besoin que d'un Journal & d'un Grand Livre; l'un pour écrire les articles de suite, à mesure que les affaires les fournissent; l'autre pour former les Comptes à tous les Débiteurs & Créanciers du Journal. Mais pour les gros

Né-

Négocians, qui tiennent leurs Livres à parties doubles, il leur en faut quantité, dont les trois principaux sont, le Mémorial, qu'on nomme aussi Brouillon, & quelquefois Brouillard; le Journal, & le Grand Livre, qu'on appelle aussi Livre d'Extrait, ou Livre de Raison. Outre ces trois Livres, il y en a encore jusqu'à treize autres, & même davantage, qu'on nomme Livres d'Aide, ou Livres auxiliaires.

Loge. On appelle à Marseille, à Lyon, &c. Loge du Change, Loge des Marchands, un certain lieu dans les Places ou Bourses, où les Marchands se trouvent à certaines heures du jour pour traiter des affaires de leur négoce. Voyez *Bourse* & *Comptoir*.

Loyalement. Négocier loyalement, c'est négocier de bonne foi.

Lucratif. On dit un Négoce lucratif.

Lucre, gain, profit. Un Marchand doit préférer l'honneur au Lucre.

M.

M*Agasin*, lieu où l'on serre des marchandises. Magasin d'Entrepôt. Voyez *Entrepôt*. Un Marchand en Magasin est celui qui ne tient point de boutique ouverte sur la rue. Un Garde-magasin est celui qui a le soin des marchandises d'un Magasin. On appelle aussi Garde-magasin les marchandises qui sont hors de mode.

Magasiner, mettre des marchandises en Magasin.

Magasinier est le Garçon ou Commis, qui est chargé du détail d'un Magasin.

Majeurs signifie dans le Négoce des Echelles du Levant, les Marchands qui font le

le Commerce pour eux-mêmes ; ce qui les diſtingue des Commiſſionnaires & Courtiers.

Main-d'œuvre ſignifie quelquefois l'ouvrage que fait un Fabriquant, & quelquefois le prix que l'Entrepreneur lui en donne.

Maître chez les Marchands & Manufacturiers ſe dit de ceux qui ont droit ou privilège de tenir Boutique ou Magaſin, pour vendre des étoffes & des marchandiſes, ou pour travailler à en fabriquer.

Maîtreſſes. Elles ſont dans les Communautés des Marchandes & Ouvrières ce que ſont les Maîtres dans celles des Marchands & Ouvriers.

Maîtriſe, Charge, Privilège, qui donnent la qualité de Maîtres. Voyez *Maître.*

Marchand ſignifie, en général, toute perſonne qui négocie, qui trafique, ou qui fait Commerce. On ſe ſert quelquefois, parmi les Négocians, du terme étranger *Mercantiſte*, pour ſignifier Marchand. Ce mot ſe dit auſſi des particuliers qui achètent. Cette Boutique eſt achalandée, il y vient beaucoup de Marchands. Il ſe dit encore des marchandiſes qui ſont de bonne qualité. Ce Blé eſt bon, il eſt loyal & marchand.

Marchandiſe eſt tout ce qui ſe vend & ſe débite, ſoit en gros, ſoit en détail. Ce mot ſe prend auſſi pour trafic, négoce, commerce. On dit aller en marchandiſe, pour dire, aller en acheter dans les Foires, dans les Villes de Commerce, &c.

Marchandiſes de Contrebande (les) ſont des Marchandiſes prohibées & défendues par les ordres des Souverains, ſoit pour l'en-

l'entrée, soit pour la sortie, soit même pour le débit, le port & l'usage.

Marché signifie, en général, un Traité par le moyen duquel on échange, on troque, on achète quelque chose, ou l'on fait quelque acte de Commerce. Les Marchés se font ou verbalement sur les simples paroles, en donnant par l'Acheteur au Vendeur des arrhes, ce qu'on appelle, donner le denier à Dieu; ou par écrit, soit sous signature privée, soit par-devant Notaires. Les Marchés par écrit doivent être doubles, l'un pour le Vendeur, & l'autre pour l'Acheteur.

Marché signifie aussi la Halle, le lieu où l'on étale, où l'on vend des marchandises.

Marque se dit de certains caractères qui s'appliquent & s'impriment sur plusieurs sortes de marchandises, soit pour connoître le lieu de leur fabrique, soit pour faire voir qu'elles ont été visitées, soit pour servir de preuve comme les droits imposés sur icelles ont été bien & dûement acquittés, &c.

Mécompte, défaut de supputation, erreur de calcul. C'est aussi ce qui manque au compte de quelque somme.

Mécompter, se tromper, se méprendre dans son calcul.

Mémoires. On appelle quelquefois Mémoires chez les Marchands & les Artisans, les parties qu'ils fournissent à ceux à qui ils ont vendu de la marchandise, ou livré de l'ouvrage. Ceux que les Marchands dressent pour eux-mêmes s'appellent *Agenda*. Voyez *Agenda*, & *Mémorial*.

Mémorial, Livre qui sert comme de Mé-

moire

moire à tous ceux qui se mêlent de commerce, & sur lequel ils écrivent journellement toutes leurs affaires.

Menu signifie quelquefois la même chose que détail.

Mercadent, ou *Mercadant*, terme de dérision, qui se dit d'un Marchand peu habile dans le Négoce, & qui fait mal ses affaires.

Mercantille. On dit qu'un homme est de profession mercantille, pour faire entendre qu'il se mêle de marchandise & de négoce.

Mercantiste signifie quelquefois un Marchand.

Mercantoriste se dit de la manière de parler d'un Marchand. Ce stile est mercantoriste.

Mercelot, ou *Mercerot*, petit Mercier, qui étale aux Foires de Village.

Mercerie, marchandises que les Marchands Merciers vendent, ou sont en droit de vendre. Ce mot se dit aussi du Corps des Merciers, qui est le troisième des six Corps des Marchands de Paris.

Mercerot. Voyez *Mercelot.*

Mercier, Marchand qui vend toutes sortes de marchandises dépendantes du Corps de la Mercerie.

Mesvendre est vendre une marchandise à moindre prix qu'elle ne coute.

Mesvente, vente à vil prix, sur laquelle il y a beaucoup à perdre.

Mettre au-dessus d'un autre c'est enchérir sur le prix qui a été offert d'une marchandise dans une vente publique. Mettre de bon argent avec du mauvais, c'est faire des avances sans espérance de les retirer.

Mil-

Milliard, nombre d'une grandeur extraordinaire, composé de mille millions. On lui substitue plus naturellement le terme de *Billion* ou *Bilion*.

Milliasse se dit des nombres extraordinaires, & dans le détail desquels il est difficile d'entrer.

Mise. On dit: la Mise de ce Compte excède la recette de plus de la moitié, pour dire que le Comptable a dépensé une fois plus qu'il n'a reçu. C'est aussi ce qui a le cours dans le Commerce; & on le dit particulierement des Monnoies. On dit encore : cette étoffe n'est plus de mise.

Monopole, trafic illicite & odieux que l'on fait de quelque marchandise; dont on s'est rendu tout seul le maître, afin de l'enchérir à sa volonté. C'est aussi une intelligence frauduleuse entre les Marchands ou Artisans d'un même Corps & Communauté, pour altérer leur marchandise, ou l'enchérir, & ne la donner qu'à un certain prix.

Monopoler. Voyez *Monopole*.

Monopoleur. Voyez *Monopole*.

Montant, ce à quoi montent plusieurs sommes particulières calculées ou additionnées ensemble.

Monter veut dire dans le Commerce, augmenter de prix, devenir plus cher.

Montre se dit de l'exposition que les Marchands font de leur marchandise l'une après l'autre, à ceux qui se présentent pour en acheter. Il se dit aussi des Etoffes ou des Marques que les Marchands mettent au-devant de leurs Boutiques, ou aux portes de leurs Magasins, pour faire connoî-

 tre

tre les choſes dont ils ſont le plus de négoce.

Multiple, terme d'Arithmétique qui ſignifie un nombre, qui en comprend un autre pluſieurs fois: 6 eſt multiple de 2, qui eſt compris trois fois en 6; 12 eſt multiple de 3 & de 4.

Multipliable, qui peut être multiplié.

Multiplicande, ou *Multiplié*, eſt le plus grand nombre qui, dans l'opération de la Multiplication, eſt multiplié par le plus petit, qu'on nomme le Multiplicateur.

Multiplicateur, ou *Multipliant*, eſt le plus petit nombre, qui ſert à multiplier le plus grand qu'on appelle Multiplicande.

Multiplication, c'eſt la troiſième des quatre prémières régles de l'Arithmétique, qui enſeigne à multiplier un nombre par un autre, ou par ſoi-même.

N.

N*Antir*, donner des aſſûrances pour le payement d'une dette, en meubles, en argent, ou autres effets. On dit: je ne perdrai rien à la banqueroute de ce Marchand, je ſuis nanti de bons effets.

Nantiſſement, ſureté, gage que donne un Débiteur à ſon Créancier. Voyez *Nantir*.

Négoce, Commerce ou trafic de marchandiſes ou d'argent.

Négociant, Banquier ou Marchand qui fait négoce.

Négociateur, celui qui ſe mêle de quelque Négociation. Les Agens de Banque & les Courtiers ſont les Négociateurs des Marchands & Banquiers.

Né-

Négociation ſe dit du Commerce des Billets & des Lettres de Change qui ſe font dans les Bourſes & ſur les Places de Change.

Négocier, trafiquer, commercer. Négocier une Lettre de Change, c'eſt la céder ou la tranſporter à un autre, moyennant la valeur que l'Acheteur en donne au Cédant ou Vendeur.

Net. On dit: vous me devez tant de clair & net: les affaires de ce Négociant ſont nettes, ſans embaras.

Net provenu marque ce que quelque effet a rendu, toutes tares & fraix déduits.

Nombre, aſſemblage de pluſieurs Unités.

Non-valeur, Dette non-exigible pour l'inſolvabilité du Débiteur.

Note, petit Extrait ou Mémorial qu'on fait de quelque choſe pour s'en mieux ſouvenir. Note veut dire auſſi, un Mémoire, un état.

Numéral, ce qui ſert à déſigner un nombre.

Numérateur, terme dont on ne ſe ſert qu'en fait de Fractions ou de Nombres rompus.

Numération, Compte, payement actuel fait en deniers comptans.

Numéro ſignifie un certain nombre ou chifre, qui ſe met ſur les marchandiſes pour les pouvoir diſtinguer plus facilement. Il ſert encore à déſigner dans la Table d'un Regiſtre, la page ſur laquelle quelque ſomme eſt portée. Les Marchands ont un Livre, qu'ils appellent Livre de Numéro.

Numéroté, ce qui eſt marqué d'un Numéro.

O.

OBeré, celui qui eſt endetté.

Obligation, Acte par lequel on s'engage à payer une ſomme, à être la caution de quelqu'un, &c.

Obligé, Acte par lequel un Jeune-homme ſe met en apprentiſſage chez un Maître.

Obliger un Apprentif, ceſt l'engager chez un Maître de quelque Corps ou Communauté, pour y apprendre pendant un certain nombre d'années, la profeſſion du Maître chez qui il entre.

Obliger. S'obliger pour quelqu'un, c'eſt lui ſervir de caution, s'engager à payer pour lui.

Octave, ou *Octavo*, terme de Commerce, qui ſignifie la huitième partie, ou le demi-quart d'une aune. C'eſt auſſi, dans le Commerce du Change, un certain droit ou ſalaire, qui ſe paye aux Agens ou Courtiers de Change.

Octavo. Voyez *Octave*.

Offre eſt ce qu'on dit d'une choſe qu'on veut acheter, le prix qu'on en veut donner.

Offrir, faire une offre. Voyez *Offre*.

Ordinaire, jour de Poſte.

P.

P. On ſe ſert de cette lettre pour ſignifier *Proteſter*. A P. A proteſter. A S P. Accepté ſous proteſt. A S P C. Accepté ſous proteſt pour mettre à compte.

Packbuis. On nomme ainſi en Hollan-

de

de les magasins de dépôt où l'on serre les marchandises.

Pacotille, ou *Paquotille*, signifie certaine quantité de marchandises, qu'il est permis aux Officiers & Matelots, d'embarquer pour en faire commerce pour leur compte.

Paléage, action de mettre hors d'un Vaisseau les grains, les sels, & autres marchandises qui se remuent avec la pêle. C'est aussi l'obligation où sont les Matelots de travailler gratis à cette décharge.

Paqué. Hareng paqué est du Hareng arrangé & mis par lits dans un baril.

Paqueter, mettre de la marchandise en paquet.

Paqueteurs. On nomme ainsi en Angleterre ceux qu'on nomme en France, Emballeurs.

Paqueur, celui qui paque le Poisson salé, qui le foule & le presse en l'arrangeant.

Parere signifie l'Avis ou Conseil d'un Négociant. Ce mot est Italien.

Parfaire, achever, rendre complet un compte, une somme.

Parfournir, c'est achever de fournir ce qui manque à une chose.

Participation. On appelle Societé en participation, une des quatre Societés anonymes que font les Marchands.

Participe est celui qui a part dans un Traité, au corps d'un Vaisseau marchand. Ce terme se dit aussi d'une des quatre Societés anonymes, que les Marchands ont coutume de faire entre eux.

Parties sont les mémoires des fournitures de marchandises ou d'ouvrages qu'on a faits pour quelqu'un.

Parties d'Apotiquaire sont celles dont

on demande beaucoup au-dela de leur valeur.

Passets ou *Rayons*, séparations qui sont dans des Armoires pour placer & mettre les marchandises en bon ordre.

Patron, ou Nocher, est sur la Méditerranée le Maitre d'un Vaisseau. Dans le Ponant on dit Maître.

Payement, somme qu'on compte pour s'aquiter de ce qu'on doit. C'est aussi le tems qu'un Débiteur a obtenu de ses Créanciers pour les pouvoir payer plus facilement. On appelle à Amsterdam, promt Payement, lorsqu'un Débiteur paye avant l'expiration du terme.

Péage, Droit local qu'on prend sur les personnes, les marchandises, & les voitures qui passent par de certains endroits.

Péager, Fermier du Péage, ou le Commis établi pour faire payer le Droit.

Peaussier, Marchand qui vend ou qui prépare les Peaux.

Pied, mesure qui se divise en 12 pouces, le pouce en 12 lignes, & la ligne en 12 points. La longueur du pied diffère suivant les païs.

Place du Change, ou *Place commune des Marchands* est un lieu public dans les Villes de Négoce, où les Marchands, Banquiers, &c. se trouvent à certains jours, pour y traiter de leurs affaires. A *Paris* on dit simplement *la Place*; à Toulouse, à Londres, à Amsterdam, on dit *la Bourse*. Place signifie aussi un lieu public dans lequel se tiennent les Foires & Marchés.

Police se prend spécifiquement pour les Ordonnances, Statuts, &c. dressés pour le gouvernement & la discipline des Corps des

Mar-

Marchands & des Communautés des Arts & Métiers, &c. C'est aussi les conditions dont les Contractans conviennent pour certaines affaires. C'est encore un état, un tarif, sur lequel certaines choses doivent se régler.

Police d'Assurance est une convention par laquelle un Assureur se charge des risques qui peuvent arriver à un Vaisseau, & aux marchandises de son chargement, ou en tout ou en partie, suivant la convention qu'il en fait avec les Assurés, & moyennant la Prime qui lui en est par eux payée comptant.

Ponant signifie la Mer Océane Atlantique.

Port, lieu situé à l'embouchure de quelque Rivière, ou sur quelque Côte de Mer, capable de recevoir & de contenir plusieurs Vaisseaux, où ils peuvent rester à l'abri des vents, & à couvert des entreprises des Flotes ennemis.

Port signifie aussi la charge d'un Vaisseau, ce qu'il peut porter. C'est encore ce qu'il en coute pour les salaires des Crocheteurs & Porte-faix. Il se prend aussi pour les fraix des voitures qu'on paye aux Voituriers.

Port Franc est un Port où il est libre à tous Marchands de décharger leurs marchandises, & de les en retirer lorsqu'ils ne les ont pu vendre, sans payer aucun droit d'entrée ni de sortie. Il se dit aussi de la franchise totale & de l'exemption qu'ont les Marchands, de tous droits, soit pour les marchandises qu'ils apportent dans les Ports de quelque Etat, soit pour celles du crû du Païs qu'ils en veulent remporter.

Port de charge eſt un Port où les Voitures par eau prennent les marchandiſes dont ils compoſent la voiture de leurs Bateaux.

Port de décharge, ou *Port de Vente*, eſt un Port où les Voituriers par eau doivent conduire les marchandiſes chargées ſur leurs Bateaux pour y être vendues.

Port de Lettres eſt ce qu'il en coute pour une Lettre qu'on reçoit par la Poſte.

Portage. On dit : Il faut tant de chariots pour le portage de cette marchandiſe.

Porte-cedule, ou *Porte-lettre*, petit Porte-feuille long & étroit, dans lequel les Marchands, Banquiers, &c. portent ſur eux les Lettres & Billets de Change, Mémoires, &c.

Porte-lettre. Voyez *Porte-cédule*.

Porter ſignifie écrire, mettre un article, une dette, un payement ſur un Regiſtre. On dit : Porter ſur le grand Livre, ſur le Journal.

Porter parole ſignifie faire des offres.

Porto Franco eſt à Genes un Magaſin où tous les Marchands étrangers peuvent aporter leurs marchandiſes, & où elles ſont reçues ſans payer aucun droit pour le ſimple dépôt.

Pouce. Voyez *Pied*.

Pratique ſignifie Traité, communication de Commerce qu'un Vaiſſeau marchand obtient dans les Ports où il aborde, ou ſur les Côtes des Terres qu'il reconnoit. Obtenir Pratique c'eſt avoir la liberté de hanter un Port.

Pratique ſignifie auſſi celui à qui l'on vend. Ce Seigneur eſt ma Pratique.

Précaire. Un Commerce précaire eſt celui

celui qui se fait par une Nation avec une autre Nation son ennemie, par l'entremise d'une troisième qui est neutre.

Précompter, c'est déduire les sommes qu'on a reçues d'un Débiteur sur le total de la dette, lorsqu'il en achève l'entier payement.

Préfix, tems certain & déterminé.

Prélever, lever une somme sur le total d'une Societé avant de la partager.

Prêt sur gages est celui qui se fait en donnant ou en recevant des meubles, des marchandises,&c. pour la sûreté de l'argent prêté.

Prêter signifie souvent vendre sa marchandise à crédit.

Prévot des Marchands est dans quelques Villes de France le prémier Magistrat Municipal, qu'ailleurs on appelle ordinairement Maire.

Prime d'Assurance, qu'on appelle aussi *Primage*, *Primeur*, *Prémie*, *Coust*, ou *Agio d'Assurance*, signifie la somme que l'Assureur reçoit comptant, en signant la Police d'Assurance, de celui qui fait assurer sa marchandise ou son Vaisseau.

Principal est le capital d'une somme dûe ou prêtée. Ce mot s'entend aussi du prémier Fonds que des Associés ont mis dans une Societé.

Priseur, Officier qui met le prix aux choses dont la vente se fait par ordonnance du Juge.

Prix, valeur, estimation d'une chose. Une marchandise hors de prix est celle qui se vend beaucoup au-delà de sa juste valeur.

Prix fait est le prix dont on est convenu.

Prix courant est le Mémorial qu'on im-

prime toutes les ſemaines en différentes places de Commerce, ſur-tout à Amſterdam, des prix de toutes les marchandiſes & des Changes.

Procuration, Acte par lequel on donne pouvoir à quelqu'un de traiter, recevoir, &c. en ſon nom.

Procureur eſt celui qui eſt chargé de la Procuration d'un autre, pour agir en ſon nom.

Produit eſt ce qui revient d'une Societé, le Capital ou le Fonds qu'on y a mis, & les dépenſes déduites.

Profeſſion mercantille ſignifie condition, état de Marchand.

Prorogation, délai qu'on accorde pour le payement d'une dette.

Proteſt, Acte de ſommation que le Porteur d'une Lettre de Change eſt obligé de faire dans un certain tems à celui ſur qui elle eſt tirée, lorſqu'il fait refus de l'accepter ou de la payer. Cet Acte eſt nommé Proteſt, parce qu'il contient des proteſtations de répeter toutes pertes, dépens, intérêts, &c.

Proteſter une Lettre de Change, c'eſt en faire le Proteſt. Voyez *Proteſt*.

Provéditeur de la Douane eſt à Livourne celui qui a l'intendance & le ſoin général de la Douane, & des droits d'entrée & de ſortie de cette Ville.

Proviſion eſt le fonds que celui qui tire une Lettre de Change a coutume de remettre à ſon Correſpondant ſur qui il l'a tirée, pour qu'il ſoit en état de la payer à ſon échéance.

Proxima ſignifie Mois prochain.

Qua-

Q.

QUadruple, monnoie d'or qui vaut quatre fois autant que l'espèce dont elle est une des augmentations. Le Quadruple de la Pistole d'Espagne s'appelle aussi pièce de quatre Pistoles, qui sur le pied de 19 livres 5 s. la Pistole, vaut 76 livres 10 s. monnoie de France.

Quai, espace sur le rivage d'un Port de Mer ou d'une Rivière, destiné pour la charge & la décharge des marchandises.

Quillage. Le droit de Quillage est un droit que payent en France les Vaisseaux marchands, qui entrent pour la prémière fois dans quelque Port du Royaume.

Quintal est le poids ou la pésanteur de cent livres.

Quintelage, ou *Quintilage*, est la même chose que *Lest*.

Quittance, Ecrit par lequel on décharge quelqu'un d'une dette.

Quittancer, c'est donner une Quittance, un Reçu, un Acquit.

R.

RS. signifie Remises; R. Reçu; R°. Recto; R x. ou R le. Richedale ou Rixdale.

Rabais, *Rabaissement*, diminution de valeur ou de quantité. C'est aussi la Remise dont on convient pour payer une somme avant l'échéance du payement.

Rabat est un Excompte ou diminution qu'on fait sur le prix de certaines marchandises, lorsque l'Acheteur avance le payement de la somme dont il est convenu avec le Vendeur.

Rabatage signifie à Bourdeaux ce qu'on appelle *Rabat* à Amsterdam & ailleurs. Ce mot signifie aussi quelquefois *Tare*.

Racbalander est remettre une Boutique en chalandise.

Ramender, diminuer de prix, être à meilleur marché.

Ratification, Acte qui approuve ce qui a été fait par un autre en notre nom.

Réale, ou *Réal*, Monnoie d'Espagne, qui vaut la huitième partie d'une Piastre de Plata ou d'argent, c'est-à-dire, environ 7 sous 6 deniers, monnoie de France, en comptant la Piastre sur le pied de 60 sous. Mais à présent, sur le pied du cours du Change de France avec l'Espagne, la Reale vaut 9 sous, 4 deniers de France, à 75 sous la Piastre.

Recepissé, Ecrit par lequel on se charge de quelques Lettres de change, ou autres papiers qu'on reçoit en dépôt, ou dont on doit faire le recouvrement.

Recepte, ou *Recette*, Mettre en Recette une somme, c'est l'écrire sur un compte dans son ordre de date.

Reçu, Acquit, Quittance, ou Décharge, est un Acte par lequel il paroit qu'une chose a été payée ou acquittée.

Rechange est un second droit de Change, ou plutôt le prix d'un nouveau Change, dû pour les Lettres de Change qui reviennent à protest, lequel doit être remboursé aux Porteurs des Lettres par ceux qui les ont tirées ou endossées.

Reconvention, nouveau marché, nouvelle convention qui se fait entre Marchands.

Recouvrement, recherche qu'on fait de ses

ſes dettes & de ſes effets. Ce Marchand fait le recouvrement de ce qui lui eſt dû.

Recto, ou *Folio recto*, qu'on écrit Fo. Ro. eſt la prémière page d'un feuillet ; la ſeconde s'appelle *Folio verſo*, & s'abrège ainſi Fo. Vo.

Redbibition, action que l'Acheteur a contre le Vendeur pour lui faire reprendre la marchandiſe défectueuſe qu'il lui a vendue.

Redbibitoire (*Action*). Voyez *Redbibition*.

Refaction, remiſe que les Commis des Bureaux d'entrée & de ſortie ſont tenus de faire aux Marchands, de l'excédent de poids que certaines marchandiſes peuvent avoir lorſqu'elles ont été mouillées, au-deſſus de celui qu'elles auroient naturellement ſi elles étoient ſeches.

Regrat, petit Négoce qui ſe fait en détail & à petites meſures.

Regrater, faire le regrat. Voyez *Regrat*.

Regratier, Marchand qui exerce le *Regrat*.

Reliquat de Compte eſt ce qui eſt dû par un Comptable après que ſon compte eſt arrêté.

Remiſe, ou *Traite*, eſt le Commerce d'argent qui ſe fait par les Marchands, par Lettres & Billets de Change, mandemens, &c. Ce mot s'entend auſſi des Lettres de Change même, qu'on remet d'une place en une autre.

Reſcription, *Reſcrit*, ordre, mandement qu'on donne par écrit à un Correſpondant, Commis, Fermier, &c. de payer une certaine ſomme à celui qui eſt le porteur du mandement.

Reſcrit. Voyez *Reſcription*.

Ryksdaalder, nom que les Hollandois donnent à l'Ecu. L'Ecu en Hollande vaut

50 sous du même païs, ce qui revient à 5 livres de France.

S.

S. toute seule, mise aprés quelque chifre, signifie *Sou*.

Saisie, arrêt qu'on fait de quelque chose.

Societé. Les Societés qui se font entre les Marchands sont de trois sortes; la Societé générale & collective ou ordinaire, la Societé en Commandite, & la Societé anonyme, inconnue ou momentanée.

La Societé générale est celle qui se fait entre deux ou plusieurs Marchands, qui font le négoce sous leurs noms collectifs, qui sont connus de tout le monde. C'est-à-dire, que la raison de la Societé est sous les noms de Jaques, Philippe & Nicolas en Compagnie, qui est le nom social.

La Societé en Commandite est celle qui se fait entre deux personnes, dont l'une ne fait que mettre son argent dans la Societé, sans faire aucune fonction d'Associé; & l'autre, qu'on nomme en termes mercantils le Complimentaire de la Societé, donne quelquefois son argent, mais toujours son industrie, & fait le commerce sous son nom des choses dont ils sont convenus ensemble. On appelle cette Societé en Commandite, parce que celui qui donne son argent à un autre qui n'aporte souvent que son industrie, est toujours le maître des affaires, & en état de commander à son Associé. Cette Societé est très utile, parce que toutes sortes de personnes, les Nobles même peuvent la contracter pour faire valoir leur argent à l'avantage du Public.

La

La Societé anonyme eſt celle qui ſe fait ſous aucun nom, mais dont tous les Aſſociés travaillent chacun en leur particulier, ſans que le Public ſoit informé de leur Societé; & ils ſe rendent enſuite compte les uns aux autres des profits & des pertes qu'ils ont faites dans leur négociation. Cette Societé s'appelle momentanée, parce que ſouvent elle ne dure qu'autant de tems qu'il en faut pour acheter & pour partager les marchandiſes, ou les deniers provenans de la vente qui en a été faite.

Solde de Compte eſt la ſomme, qui fait la différence du débit & du crédit, lorſque le Compte eſt vérifié & arrêté.

Solder un Compte, c'eſt le régler, l'arrêter, en faire la balance.

Solidairement, ſans diviſion de dette. S'obliger ſolidairement pour un autre, c'eſt ſe charger de payer pour un autre, ſans que le Créancier ſoit tenu de pourſuivre d'abord ſon principal Débiteur s'il ne le veut.

Solvable. Un Marchand ſolvable eſt celui qui a de quoi payer ce qu'il achete & ce qu'il doit.

Soude de Compte. Voyez *Solde de Compte.*

Souder un Compte. Voyez *Solder.*

Souſcription eſt l'engagement que celui qui ſouſcrit un Billet, prend, en y ajoutant ſa ſignature, d'être la caution de celui qui l'a fait, & de payer pour lui la ſomme qui y eſt contenue. Cela s'entend auſſi de l'intérêt que des Particuliers prennent dans un fonds public, ou dans un établiſſement de Commerce, en ſignant ſur un Regiſtre pour combien ils veulent y prendre part.

Souſ-

Sousfreter c'eſt louer à un autre un Navire qu'on avoit loué pour ſoi.

Souſmiſſion, promeſſe qu'on fait de s'acquitter de certaines choſes à de certaines conditions.

Souſtraire ſignifie défalquer, déduire. Il veut dire auſſi détourner, voler, receler, divertir ſes meilleurs effets pour tromper ſes Créanciers.

Stellionat, crime de fauſſe vente, en vendant les choſes autrement qu'elles ne ſont, ou des effets appartenans à un autre, ou en vendant deux fois une même choſe.

Stellionataire, faux Vendeur. Voyez *Stellionat*.

Stile marchand, ou *Stile mercantoriſte*, eſt le ſtile dont ſe ſervent les Marchands.

Supputation ſe dit des comptes, calculs, ou examens qu'on fait de certaines ſommes ou nombres, ſoit à la plume, ſoit aux jettons.

Surachter, acheter une choſe plus qu'elle ne vaut.

Surarbitre, troiſième Arbitre dont les parties conviennent, lorſque les deux Arbitres qu'ils ont nommés pour terminer leurs conteſtations, ſont de différens avis.

Surfaire, c'eſt demander d'une marchandiſe beaucoup au-delà du prix qu'elle ne vaut; ou qu'on n'a réſolu de la vendre.

Surmeſure, ce qui excède la meſure.

Surpayer, payer une choſe plus qu'elle ne devroit valoir.

Surſéance, terme, délai qu'on accorde pour le payement de quelque dette, ou l'exécution de quelque choſe.

Surſeoir le payement d'une dette, c'eſt ſuſ-

ſuſpendre le droit qu'on a de ſe faire payer.

Survendre, c'eſt vendre une choſe à plus haut prix qu'elle ne vaut.

Survente eſt ce que le Marchand exige d'une marchandiſe au-delà de ſa juſte valeur.

Suſcription, Adreſſe écrite ſur le dos d'une Lettre miſſive.

T.

TRe. ou Trs. veut dire Traite ou Traites.

Taille chez les Marchands en détail eſt un morceau de bois, ſur lequel ils marquent par des hoches, ou petites inciſions, la quantité de marchandiſes qu'il vendent à crédit, ce qui leur épargne le tems qu'il faudroit employer à porter ſur un Livre tant de petites parties.

Tare ſe dit des défauts ou déchets qui ſe rencontrent ſur le poids, la qualité, ou la quantité des marchandiſes. C'eſt auſſi le rabais ou la diminution que l'on fait ſur la marchandiſe par raport aux poids des caiſſes, tonneaux, &c.

Tarer un Barique, c'eſt la peſer avant qu'elle ſoit remplie.

Tarif, Table, ou Catalogue ordinairement dreſſé en ordre alphabétique, qui contient en détail le nom de pluſieurs eſpèces de marchandiſes, le prix qu'elles ſe vendent, ou les droits qu'elles doivent payer.

Taux prix établi & fixé ſur des marchandiſes & denrées par autorité publique, ou quelquefois par la ſeule volonté ou fixation du Marchand.

Teneur de Livres eſt le Commis d'un Banquier,

quier, ou celui qui chez un Négociant a soin de porter sur les Livres en débit & crédit toutes les affaires du Commerce de leurs Maîtres.

Tenir la Caisse, c'est être chargé de recevoir & de payer les sommes qui entrent dans la Caisse, ou qui en sortent, & d'en tenir registre.

Tenir les Livres, c'est porter & écrire sur des registres, les marchandises achetées ou vendues, l'argent qui entre dans une Caisse ou qui en sort, les dettes actives ou passives, &c.

Tenir compte, c'est faire entrer quelque marchandise ou quelque somme, qu'on a reçue d'un autre, dans le chapitre de la recette de son compte.

Toise. La Toise à 6 pieds. Voyez *Pied*.

Trafic, Commerce, Négoce, vente ou échange de marchandises, de Billets, d'Argent.

Traite se dit en Canada du négoce que les François font avec les Sauvages de leurs pelleteries; &, sur les Côtes d'Afrique, du négoce des Nègres. Traite, parmi les Banquiers, signifie la remise d'argent qu'ils font d'un lieu à un autre. Ce mot veut dire aussi quelquefois, achat ou vente de marchandises. On dit: les Anglois ont fait de grandes Traites de vin de France.

Traite foraine est en France un Droit qui se leve sur les marchandises, qui y entrent ou qui en sortent.

Traité, marché, convention, contract, dont on tombe d'accord, & dont on règle les conditions avec une ou plusieurs personnes.

Transaction, convention, contract volontaire

taire qui se fait entre des Parties qui sont en contestation ou procès pour terminer leurs différends.

Transiger, assoupir, finir des contestations par un accommodement.

Transit, ou *Acquit de Transit*, est un Acte que les Commis des Douanes délivrent pour des marchandises qui doivent passer par certains Bureaux sans payer les droits.

Transport se dit d'un Acte, par lequel on cede le droit, la proprieté, ou l'intérêt qu'on a à quelque chose. Il signifie aussi, parmi les Teneurs de Livres, le montant des additions des pages qui sont remplies, lequel on porte au commencement d'autres nouvelles pages.

Transporter. Voyez *Transport*.

Travailleurs. On nomme ainsi à Amsterdam ce qu'on nomme à la Douane de Paris, *Gagne-deniers*, qui sont de petits Officiers au service des Marchands, pour la conduite de leurs marchandises au Poids public, ou pour les charger & décharger des Vaisseaux.

Triage, choix qu'on fait entre plusieurs marchandises de même espèce de ce qu'il y a de meilleur.

Trier, faire choix de ce qu'il y a de meilleur. Voyez *Triage*.

Troc, échange d'une chose contre une autre. Troc pour troc se dit quand on ne donne point de retour en argent.

Troquer, échanger une marchandise pour une autre. Voyez *Troc*.

Va

V.

Vo. signifie *Folio verso.* Voyez *Recto.*

Vade se dit de l'intérêt que chacun a dans un Vaisseau, à proportion de l'argent qu'il y a mis.

Vademanque, diminution du fonds d'une Caisse qui arrive par la mauvaise conduite de celui qui la tient.

Veltage, mesurage qui se fait des Bariques, Tonneaux, &c. avec l'instrument qu'on appelle *Velte.* Voyez *Velte.*

Velte, que l'on nomme encore *Virte*, *Viertel*, *Viertelle*, & *Verle*, est un instrument qui sert à velter, c'est-à-dire, jauger & mesurer les Tonneaux pour en connoître la continence. C'est aussi une mesure des Liquides.

Velteur est celui qui mesure avec la Velte. Voyez *Velte.*

Vendre au bassin se dit à Amsterdam des Ventes publiques, parce que celui qui préside à ces Ventes a devant lui un bassin de cuivre sur lequel il frape avec une baguette, lorsqu'il veut faire la délivrance des cavelins ou lots.

Vendre hors la main, c'est vendre en particulier.

Vendu-Meester, ou *Afslaager* est à Amsterdam un Commissaire qui préside aux Ventes qui se font au bassin. Voyez *Vendre au bassin.*

Vente est la convention par laquelle l'un des Contractans s'engage de livrer une chose à l'autre. Vente se dit aussi du lieu où l'on vend, & du tems qu'on doit vendre.

Verge, espèce de Jauge ou d'instrument propre

propre à mesurer les Liqueurs. On donne aussi ce nom à la Liqueur mesurée.

Verle. Voyez *Velte.*

Verso. Voyez *Recto.*

Viertel, *Viertelle.* Voyez *Velte.*

Ville d'entrepôt est une Ville où arrivent des marchandises pour y être seulement déchargées, & d'où elles passent sans être déballées au lieu de leur destination.

Ville Franche est, en général, une Ville libre & déchargée de toutes sortes d'impôts; mais on l'entend ordinairement d'une Ville, où certaines marchandises ne payent aucun droit d'entrée ni de sortie; ou n'y sont sujettes seulement qu'en entrant, ou en sortant.

Ville de Loi est, en terme de Manufactures, une Ville où il y a Maîtrise.

Villes Hanséatiques, ou *Hansiatiques*, sont certaines Villes de grand commerce, unies & alliées pour le fait du Négoce. Elles sont présentement réduites à 7 ou 8, dont les principales sont Lubeck, Hambourg, Bremen, & Dantzic. Nous en avons parlé dans le Chapitre précédent.

Virement se dit lorsqu'on donne en payement à un autre ce qu'on a droit d'avoir par une Lettre ou un Billet de Change; ce qui se nomme Virement de partie, c'est-à-dire, qu'on change de Débiteur ou de Créancier.

Virer partie c'est changer de Débiteur ou de Créancier. Voyez *Virement.*

Virte. Voyez *Velte.*

Virter, c'est jauger avec la *Virte.* Voyez *Velte.*

Visite, Acte de Juridiction qu'exercent les Maîtres & Gardes des Corps des Marchands qui sont tenus de l'observation de leurs Statuts & Réglemens. C'est aussi l'examen que font les Commis dans les Douanes & les Bureaux.

Usance

Usance, en Italien *Uso*, terme déterminé pour le payement des Lettres de Change; qui commence à courir, ou du jour de l'acceptation des Lettres, ou du jour de leurs dates. Les Lettres de Change se tirent à une ou plusieurs Usances, soit de vue, soit de date. Les Italiens disent, *Uso doppio*, pour dire, deux Usances, ou double Usance. Amsterdam tire sur Anvers, Londres, Paris, &c. à une ou plusieurs Usances de 30 jours de date chacune.

Usance signifie encore Usage & Coutume. On dit: Ce Négociant sait bien les Usances de la Mer.

X.

X*Araffes* sont à Goa, & dans toutes les Villes de Commerce de la Côte de Malabar, des espèces de Changeurs qui, pour un petit profit, examinent les espèces d'argent, qui ont cours dans le Négoce.

Y.

Y*Ard*, Verge, qui sert en Angleterre à mesurer les longueurs, & qui contient 3 pieds de Roi. C'est aussi une des mesures dont se servent les Arpenteurs des terres. 30 Acres font un Yard, & 40 Perches de long sur 40 de large font l'Acre.

Z.

Z*Er*. Les Persans appellent *Zer* toutes sortes de monnoie, de même qu'on se sert en France du mot *Argent*, pour marquer toutes les espèces qui ont cours.

Zimbi, espèce de Coquillage qui tient lieu de menue monnoie dans quelques lieux de la Côte d'Afrique, particulierement à Angola, & dans le Royaume de Congo.

